



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

FLORE

Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Introduzione

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:

Introduzione / Pietro Giorgieri. - ELETTRONICO. - (2007), pp. 19-59.

Availability:

This version is available at: 2158/592373 since:

Publisher:

Edifir

Terms of use:

Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

Publisher copyright claim:

(Article begins on next page)

Introduzione

Pietro Giorgieri

Le strade sono spazi del movimento, luoghi abitati, complessi, ricchi e densi di memoria, capaci di evocare e stupire; i luoghi primari dell'essenza urbana.

Sono spazi contaminati, sedimentati, interpretati e “contesi”, di una straordinaria vitalità e libertà.

Le strade sono luoghi da sempre costruiti e ricostruiti, anche se qualche volta negati o immaginati superati, ma che tuttavia sono rimasti o inevitabilmente ricomparsi, anche se in parte diversi.

Luoghi urbani, percorsi e ripercorsi per molti motivi e ragioni, con diversi scopi, intenti e speranze. Luoghi necessari, a cui non sapremo mai rinunciare.

Il tema della strada è indubbiamente di grande fascinazione ma di estrema complessità, così specifico e insieme così generale che espone inevitabilmente a rischi di riduzione inaccettabili, di parzialità e molteplici omissioni. Non è neppure facile stabilirne i confini e individuarne i contorni di approfondimento, soprattutto in un periodo come quello attuale, dominato da una crisi profonda degli statuti disciplinari e da grandi e veloci modificazioni in cui l'unica certezza sembra, paradossalmente, essere proprio “La fine delle certezze”.

Tuttavia, animati da una grande passione, e da “nessuna” certezza, abbiamo deciso di fare come quel vecchietto che, ne “La fine del Titanic” di Hans Magnus Enzensberger¹, di fronte all'eruzione del vulcano – con i suoi fiumi di lava incandescente che rischiavano di travolgere e far scomparire la sua isola e la sua casa – e all'incapacità di elaborare strategie in grado di opporsi a un fenomeno così devastante, prende la sua sistola e si mette ad annaffiare la colata e imitato da altri come lui, sempre più numerosi, riesce a fermarla, cosicché oggi gli abitanti di quell'isola vivono felici e contenti, se pur provvisoriamente, coltivando il loro orto di lava depositata.

Forse ci piacerebbe fare la stessa cosa e sperare nella stessa fortuna. L'urgenza e il bisogno sono infatti evidenti, così come specularmente la necessità di “fermare qualcosa”, se vogliamo tornare a sperare che si possa riprendere un percorso, certamente articolato e complesso, di ricostruzione dei fondamenti del progetto urbanistico, che si arricchiscano dal confronto con i fenomeni in atto senza tuttavia limitarsi al solo raccontarli, rinviando ad altri i compiti e le responsabilità della costruzione di uno spazio urbano diverso e di maggior qualità.

Col tema della strada potremo verificare le possibilità di avviare un processo articolato di scomposizione e ricomposizione di punti di vista diversi e anche antitetici.

Utile a più livelli, innanzitutto documentario, in quanto raccoglie in un unico testo una serie di riflessioni, analisi, proposte sparse in molti libri e riviste – alcune anche a diffusione limitata – pubblicati in Italia nel periodo che va dai primi anni ottanta ad oggi. Periodo caratterizzato da un rinnovato e intenso interesse per la strada, anche se spesso intesa solo nella sua accezione urbana, come icona da contrapporre romanticamente alle suggestioni moderniste, che bisognava negare in quanto causa della perdita della città.

Inoltre, con la scelta dei testi operata, crediamo di aver fornito non solo una rappresentazione di questo dibattito, anche se certamente non esaustiva, ma di aver dato voce alle posizioni più problematiche e soprattutto propositive di nuovi e più articolati percorsi interpretativi.

Un tema utile, disciplinarmente giustificato e fondato. È infatti noto come intorno al ruolo e funzione della strada sia ruotato molto del dibattito e dell'esperienza dell'urbanistica, non solo moderna e contemporanea, da Cerdà, Berlage, Garnier, Stübben, Unwin, Le Corbusier, Lynch, Khan, fino a Leon Krier, Bohigas, Khoollaas, ma forse, di tutta la tradizione della progettazione urbana, da Ippodamo da Mileto a Vitruvio, Serlio, Palladio, solo per citarne alcuni. La strada, come ricorda Rykwert, è infatti "la componente più importante del modello urbano"² e, secondo Bohigas "la vera essenza della città"³.

Ma infine riteniamo questo lavoro produttivo soprattutto in quanto propone una visione non solo più aperta e problematica, ma anche decisamente orientata verso una finalità progettuale in cui "il progetto urbano" a cui facciamo riferimento, anche nel titolo di questa raccolta, è da intendersi come un'idea guida che orienta e indica la direzione da seguire per organizzare e riqualificare il territorio della città contemporanea: realtà che a lungo abbiamo negato, poi descritto, ma con cui solo da poco abbiamo accettato la necessità di un confronto. L'assunto da cui parte questo lavoro, per altro largamente condiviso, è che l'argomento della strada non sia un tema semplicemente infrastrutturale e derivante dalla monofunzionalità del connettere, ma sia un tema a più dimensioni, con più valenze e molteplici implicazioni. L'esempio storico più famoso e che meglio esprime questa visione è quello celeberrimo della strada romana, che non è stata solo un mezzo per collegare Roma ai lontani presidi militari e ai territori conquistati, ma è anche stata nel suo procedere l'occasione e lo strumento per organizzare territori agricoli, costruire acquedotti, bonificare terreni e realizzare insediamenti⁴.

Tra città di strade e strade senza città, ovvero della produttività dei punti d'incrocio

È ormai largamente condiviso, non solo come la città contemporanea sia qualcosa di molto complesso, di difficile interpretazione e problematica riduzione, ma quanto sia arduo anche solo delineare una strategia produttiva per controllarla e direzionarne la trasformazione.

Le metafore sempre più ricorrenti nelle descrizioni degli attuali fenomeni territoriali sono quelle dell'arcipelago o del labirinto⁵, e lo stupore per quello che accade risulta spesso più grande della nostra capacità di trovare strade convincenti per un intervento.

L'aumento di complessità, la necessità di continui aggiornamenti e ripensamenti, le inevitabili riduzioni progettuali non possono tuttavia impedirci di tentare di ricostruire un progetto, più ampio e complesso anche se consapevole della sua parzialità e della necessità di una continua verifica, adeguamento e aggiornamento. La scelta di finalizzare il lavoro sulla strada intorno al tema del progetto urbano nasce anche dalla convinzione che proprio il ritorno alla pratica del progetto urbano possa essere un'occasione importante per recuperare, come scrive Bernard Huet la necessaria "dialettica dell'unità e del frammento, del continuo e del discontinuo, dell'identico e del diverso"⁶ e invertire così i processi degenerativi in atto. La scala "intermedia" di lavoro che il progetto urbano contempla, a cavallo tra architettura e urbanistica, sembra anche la più idonea per cogliere la specifica condizione dei luoghi valorizzando ciò che è particolare, strategico, locale, generativo in una visione tuttavia ampia, complessa ma capace anche di evitare operazioni meramente quantitative e ripetitive. Si ritiene a questo scopo, che il nodo problematico più arduo da superare, fonte di molti dei disorientamenti più paralizzanti, derivi anche dal modo alternativo, esclusivo e totalizzante in cui i vari saperi e le diverse espe-

rienze maturate, spesso parziali e settoriali, vengano raccontate e proposte.

La consapevolezza, anch'essa ormai largamente condivisa, dell'esistenza di due grandi famiglie di città, una tessuta di strade e un'altra di oggetti, e forse della necessità di una terza⁷, con tutte le diverse declinazioni che abbiamo imparato a riconoscere, deve aiutarci e convincerci dell'esistenza anche di una pluralità di tipi di strade, che possono essere opportunamente utilizzate nei diversi contesti e in ragione delle differenti necessità di intervento. Già Heinrich Tessenow notava con molta lucidità che, "quando due strade maestre s'incontrano il punto d'incontro ha sempre una forza costruttiva (*Baukraft*) più o meno incisiva ed efficace quanto più importanti sono le strade e diversificati i loro punti di partenza e d'arrivo. La forza costruttiva di tali incroci di strade riassume e spiega, in sostanza, quella di tutti gli incroci; i nostri pensieri, ad esempio, fintantoché continuano a correre in modo rettilineo o curvo possono costruire ben poco. Un cammino di pensieri riesce ad essere interessante e costruttivo solo allor quando incroci un altro cammino di pensieri e vi si colleghi saldamente; ogni creazione costruttiva e fruttifera riposa sull'intreccio di elementi della stessa natura, ma di opposta direzione..."⁸.

Si tratta quindi di iniziare ad esplorare proprio la forza costruttiva, la produttività degli incroci, dei punti d'incontro, della possibilità di integrare soluzioni diverse nella consapevolezza che il compito che ci troviamo di fronte è quello di lavorare tra le molteplici soluzioni che il ventesimo secolo ci ha proposto (e ha magari poi rinnegato), con una frenesia davvero sorprendente⁹, per individuare le assonanze, le complementarità e le possibilità di un discorso unitario anche se inevitabilmente plurale.

A questo proposito è interessante notare che la storia stessa del ventesimo secolo non può essere ridotta a quella del movimento moderno e questo alle vicende dei congressi del Ciam, come evidenzia Manuel de Solà Morales nel saggio "Un'altra tradizione moderna"¹⁰, criticando i limiti della concezione rigidamente funzionalista della città e in particolare l'illusione di poter sradicare completamente la città preesistente: "Da qualche anno sulla scena urbanistica si stava presentando un nuovo atteggiamento, con gli innovatori dell'espressionismo e della secessione. Le proposte per la creazione di un'architettura moderna – legata ad avanzati programmi sociali delle municipalità socialiste olandesi o a nuove tendenze comunitarie nell'Europa centrale e in Scandinavia – puntavano già a realizzare trasformazioni del tessuto urbano, alcune delle quali erano assai profonde, in accordo coi principi espressi dalla nuova cultura. Le ben note opere di Dudok e di Oud in Olanda, non meno che quelle più classiche di De Klerk o di Berlage, prospettano uno stile di progettazione urbana che si annuncia come una nuova intromissione in un contesto preesistente. Le opere di De Finetti, Lancia o anche Muzio a Milano, di Fisker, Petersen o Bentsen a Copenaghen; di Saarinen e Markelius a Helsinki, di Plecnik a Lubiana, allo stesso modo di quelle di Folguera in Catalogna o di Zuazo a Madrid, trattano l'architettura senza che questa ultima perda mai la propria connotazione di strumento di strutturazione urbana. Una saggia disciplina, nata da un effettivo amore per la città preesistente, e per ciò stesso tesa a cercarne la trasformazione più rigorosa. È questa una urbanistica che faceva tesoro della specifica condizione di ogni parte urbana, avendo come prospettiva la grande città come artefatto complesso, sempre più ricco e differenziato"¹¹.

Di questa disciplina grandi interpreti vengono individuati anche in Van Eesteren, Martin e Quaroni. "Van Eesteren, anziano membro dei Ciam di cui fu presidente dal 1930 al 1939, pur appartenendo alla fazione perdente, diffuse una visione pratica e concreta del corpo urbano, che diffidava delle utopie di Le Corbusier e del simbolismo di propaganda, come se già ne prevedesse le mistificazioni che la loro idealizzazione poteva provocare. Leslie Martin, razionalista per principio e senza con-

cessioni, presenta tutta quella ricchezza di sfumature con cui un ambiente dotato di una tradizione urbana come quello britannico può accogliere il messaggio moderno e plasmarlo al proprio clima culturale e sociale. Quaroni, d'altra parte, a partire dalle radici del classicismo mediterraneo, esprime l'esperienza di una cultura in cui città e architettura intesi come inseparabili oscillano in un continuo conflitto concettuale per definire i propri strumenti disciplinari specifici e le norme che regolano il loro operare, rivelando un tormento interiore che nessun uomo del nord potrebbe mai capire¹².

Una complessità e articolazione di proposte e tipologie che non solo la storia recente ci propone ma che è anche rintracciabile, sia pure con intensità e misura decisamente diversa, anche nei precedenti periodi storici; basti pensare, per fare un solo esempio, al Serlio, che interpretando Vitruvio immaginò, come osserva Anthony Vidler, tre tipi di strade: "la scena tragica divenne una strada con edifici pubblici in stile classico, terminante con arco trionfale che portava fuori della città; la scena comica si traduceva in una strada residenziale, meno formale e in stile gotico, con portici e negozi a livello stradale, appartamenti al piano superiore ed un campanile a completare il panorama; la scena satirica era completamente collocata fuori della città, un sentiero attraverso i boschi con rozze capanne di taglialegna tra gli alberi, sui due lati"¹³. Ogni strada declinava il tipo di spazio collettivo in cui si potevano svolgere le diverse attività ed esigenze della società rinascimentale: i rituali pubblici nella via tragica, la vita sociale e commerciale nella strada residenziale ed infine lo svago campestre nella strada alberata che attraversa il bosco.

Il progetto di riannodare i fili di una storia plurale, che questa antologia propone, si salda anche con un'altra convinzione e cioè che lo stato di forte decadimento della qualità degli insediamenti non sia inevitabilmente lo specchio o il prodotto univoco di "altro" che va cambiato. Anzi si ritiene che parte della cattiva qualità che ci circonda e delle nostre giustificate insoddisfazioni siano il prodotto delle mancanze specifiche e interne al sapere della progettazione degli insediamenti; siano il prodotto di errori, insufficienze, sottovalutazioni derivanti proprio dall'aver cercato troppo a lungo e con troppa insistenza lontano dal proprio ambito disciplinare, soluzioni troppo generali estranee all'architettura; deviazioni che hanno finito per produrre un decadimento della stessa ricerca disciplinare.

La scelta dei testi è stata pertanto diretta a raccogliere il dibattito interno alla disciplina e a iniziare a riordinare le tracce da seguire per la costruzione di un sapere nuovamente capace di immaginare e prevedere nuovi scenari e di disegnarne la forma.

L'idea di costruire un libro sulle strade come raccolta di testi diversi non è nuova e ce ne sono già stati diversi anche recentemente¹⁴, ma questo vorrebbe giustificarsi proprio per il tentativo di cercare di riannodare un discorso destinato al progetto, una raccolta di ricognizioni, bilanci, interpretazioni, puntualizzazioni e proposte non troppo lontane dalla necessità del fare. In questo, il lavoro che proponiamo è molto diverso dalla celebre antologia del M.I.T. "On streets" del 1978 curata da Stanford Anderson¹⁵ che indaga soprattutto il rapporto fra strada e società e che – come si legge nella premessa – non vuole essere "un manuale per progettare o un catalogo di modelli di strade ma, piuttosto, una raccolta di saggi finalizzati ad una maggior comprensione del problema generale".

Un chiaro legame di intenti è possibile invece trovarlo sia con l'antesignano "Traffico e forma urbana" pubblicato da Paolo Sica nel lontano 1967¹⁶, sia col doppio numero monografico "Sulla strada" di Casabella del 1998¹⁷ che così Vittorio Gregotti presenta: "Siamo alla ricerca di regole di

riaggiustamento (...), al tentativo di restituire valore morfologico positivo all'intervento tecnico, di ragionare sul suo ruolo comunque ordinatore, sul tentativo di restituirlo come componente del fatto insediativo". E più recentemente con "Infrastrutture e paesaggi contemporanei"¹⁸ del 2002 a cura di Serena Maffioletti e Stefano Rocchetto, che tuttavia si caratterizza essenzialmente come raccolta di esperienze sul tema ancora più vasto e generale delle infrastrutture.

È infine opportuno precisare che nella selezione dei testi da inserire nella raccolta, sono state omesse diverse famiglie di scritti, come quelli prevalentemente sociologici, narrativi o descrittivi, in quanto l'antologia è diretta, come già accennato, a contribuire al progetto disciplinare di riforma degli insediamenti esistenti e dei processi di trasformazione in atto.

I testi raccolti possono essere letti in questa ottica e speriamo possano costituirne già una prima traccia. Avendo tuttavia scelto la forma di una raccolta di testi scritti in tempi e con finalità differenti è inevitabile che ci siano delle ripetizioni, vuoti, manchevolezze, divagazioni e che il discorso non segua uno sviluppo lineare ed ordinato. Si ritiene che questo non solo sia inevitabile, data appunto la scelta compiuta, ma possa rappresentare in questa fase iniziale di ricostruzione di un sapere, una caratteristica positiva, in quanto, da un lato, una trattazione "aperta" e frammentata riflette meglio lo stato dell'arte mentre dall'altro stimola la ricerca, ovvero il desiderio di integrare e precisare più di quanto possa fare una sapiente rilettura che inevitabilmente smussa gli angoli, ricomponendo e media tra punti di vista diversi. Si ritiene comunque questo lavoro solo una prima tappa di un processo di approfondimento, propedeutico a ulteriori e utili passi nella direzione di costruire un vero manuale capace di guidare il progetto delle strade in modo più certo e sicuro di quanto questa raccolta abbia anche solo aspirato a fare.

Idee di strade

Il primo gruppo di testi, che è stato raccolto sotto il titolo "idee di strade", è diretto a delineare una traccia di lavoro, un orizzonte culturale di riferimento. È aperto da un lungo brano tratto da "Ricostruire Barcellona" di Oriol Bohigas, che in modo efficace evidenzia lo stretto legame fra la strada e l'esistenza stessa della città, titolando un capitolo, in modo alquanto esplicativo, "distruzione della strada e distruzione della città".

La difesa della strada tradizionale, intesa come luogo complesso e sovraccarico di funzioni, spinge Bohigas a criticare in modo radicale non solo le operazioni ingegneristiche dirette a privilegiare la circolazione meccanica nella strada, ma anche quelle di segno opposto, come le pedonalizzazioni integrali: "la riduzione degli usi – praticamente l'assenza di automobili – rappresenta una forma di diminuzione della qualità sociale della strada".

È inoltre interessante sottolineare come Bohigas, pur riconoscendo inattuale l'idea di una ricomposizione sistematica dei diversi "pezzi" di cui è composta la città contemporanea, ritenga che l'aggiunta di "frammenti di un'altra dimensione e, soprattutto, di una diversa scala" – che individua nel modello del viale urbano, opportunamente riaggiornato, quale sintesi di funzione e significato –, possa conferire unitarietà ed identità agli insediamenti esistenti, dal quartiere fino alle grandi conurbazioni delle metropoli.

Giancarlo Consonni, in "La strada tra sentimento e funzione" attraversa invece la storia urbanistica moderna per evidenziare la progressiva semplificazione di cui la strada è stata oggetto e legittimare al contempo la necessità di ripartire dallo spessore teorico e dalla ricchezza propositiva di Cerdà, Berlage e Garnier, che con la loro opera hanno fornito la "dimostrazione concreta che il rinnovamento è

possibile anche senza fughe dall'eredità storica": "Cerdà adotta larghissimi marciapiedi alberati e piazze giardino interne agli isolati; Garnier destina oltre la metà della superficie dei lunghi isolati a giardini aperti, riservati ai passaggi pedonali, con l'obiettivo di trasformare il suolo della città in un grande parco senza alcuna recinzione, mentre Berlage va alla ricerca di una gradualità continua, spiraliforme, degli spazi non edificati: dai giardini individuali agli spazi collettivi di isolato, a quelli pubblici "trattenuti" da gruppi di isolati, a quelli che si pongono a scala di tutta la città."

È dunque la mutua disponibilità dell'urbanistica e dell'architettura il presupposto e la chiave per un lavoro produttivo intorno alla strada, che non può essere solo compito né degli ingegneri del traffico, ma neppure di un piano urbanistico senza edifici come Consonni ricorda, citando Berlage, nelle sue conclusioni.

Richard Ingersoll in "Jumpcut urbanism", pone invece l'accento sull'esistenza di due grandi famiglie di strade – e di città – dalle caratteristiche opposte, che evidenzia attraverso la descrizione puntuale di due realtà urbane, Houston – in cui "le strade non hanno nessuna speranza di sopportare una vita pubblica" – e Montevarchi, "dove invece gran parte della gente cammina o va in bicicletta a casa all'ora di pranzo" ma in cui "risulta difficile guidare, o almeno parcheggiare". La proposta è quella di un modello articolato, in cui "le soluzioni spaziali non sono mai né del tutto chiuse né del tutto aperte, ma in tensione tra questi due stati" e questo anche perché oggi lo spazio urbano è frammentato e, a seguito della motorizzazione di massa, la stessa estetica della sua percezione è mutata e segue non tanto le regole della prospettiva rinascimentale, con un punto di vista fisso, ma quelle del montaggio rapido del cinema (jumpcut), in cui prevalgono il movimento, i cambi di scena e di punti di vista. La consapevolezza di questa mutazione nelle modalità di percezione ci obbliga anche ad una riflessione più attenta sulla figurazione e sulla declinazione delle proposte progettuali.

Di interesse non solo storico è il saggio di Graham Shane "Il ritorno della strada urbana" che tagliando con passo spedito la storia delle teorie urbanistiche – dalla strada rinascimentale a quella razionalista, attraverso le principali elaborazioni – dal Vasari ad Haussmann, dagli Smithson a Rowe – fornisce anche un utile approfondimento sulle teorie "contestualiste", evidenziando il ruolo fondativo che in queste teorizzazioni ha avuto l'idea tradizionale di strada riproposta secondo le impostazioni definite all'inizio del secolo scorso. Il saggio si chiude evidenziando i limiti delle proposte urbanistiche degli anni settanta – che per altro hanno continuato a tener banco per tutto il decennio successivo – avvertendo come il "ritorno alla strada" operato dai "contestualisti" abbia posto "altrettante questioni" come il precedente abbandono della strada operato dai modernisti.

Sempre di precisazione e approfondimento storico, ma con ricadute importanti sulla definizione di un'idea contemporanea della strada è il lavoro di Benedetto Di Cristina "Le strade del moderno" che, rileggendo proprio le esperienze del ventesimo secolo in modo meno rituale, individua all'interno delle diverse e per nulla univoche elaborazioni, un'articolazione di proposte meritevoli di essere riesaminate e sviluppate al fine di trovare "le soluzioni integrate" fra la necessità di un adeguato disegno delle infrastrutture e la necessità di proteggere la città. In particolare Di Cristina evidenzia come nel disegno urbano, quando è coordinato col progetto di architettura, "l'edilizia è sempre disegnata in modo da far comprendere i raccordi tra i diversi tipi di percorso, marcare incroci e biforcazioni, adottare "soluzioni d'angolo" che raccordano corpi di fabbrica di diversa altezza e disegno, fare emergere i punti nodali della composizione urbanistica e segnare gli estremi delle strade

come per marcare gli ingressi”. Esempio positivo sono alcune realizzazioni degli anni venti e trenta in cui si assiste ad un generale allargamento della maglia stradale e alla formazione di un tessuto urbano dotato di spazi verdi e di “una gerarchia delle strade che si basa su una lettura accurata del loro ruolo funzionale e simbolico”. Su tali esperienze di volta in volta hanno giocato un ruolo primario la cultura della città giardino, le idee di Camillo Sitte sulla composizione urbanistica, la tradizione monumentale del disegno urbano e anche le “prime valutazioni sugli effetti del traffico e della diffusione dei veicoli”: aspetti che comunque rimandano nell’insieme “a una complessa articolazione dello spazio pubblico che comprende lo spazio stradale”.

Le nuove strade: mall e strip

Il secondo gruppo di articoli tratta il tema delle nuove strade “dalla Strip al Mall”, che, a seguito della loro pervasiva e rapida diffusione, non possono più essere considerati di solo appannaggio delle città americane.

Il capitolo è aperto da un brano tratto dal celebre “Imparando da Las Vegas” di Robert Venturi – edito per la prima volta nel 1972, ma pubblicato in lingua italiana solo nel 1985 – che descrive con molta efficacia la Strip, strada commerciale in cui “le vetrine del supermercato non presentano alcuna merce. Potranno esserci insegne che annunciano le occasioni del giorno, ma esse non sono pensate per essere lette dai pedoni che si avvicinano dal parcheggio. L’edificio stesso è arretrato rispetto alla highway e seminascosto, come gran parte dell’ambiente urbano, da automobili in parcheggio. Sia la merce che l’architettura non hanno rapporto con la strada”. La Strip è il simbolo della città contemporanea, “Las Vegas sta alla Strip come Roma sta alla piazza” scrive ancora Venturi, che considera queste nuove strade capaci di “generare i luoghi per sviluppare le imprese individuali, controllare la direzione generale di questo sviluppo, permettere varietà e mutamento lungo i suoi lati”.

Margaret Crawford nello scritto “Lo Shopping Mall e la Strip: da tipologia edilizia a forma urbana” dopo aver tracciato una puntuale storia dello Shopping Mall, evidenziandone i caratteri problematici e le successive modificazioni che hanno riguardato sia gli aspetti tipologici che fisico-morfologici – arriva, sia pure con accenni meno compiaciuti di Venturi, a conclusioni non molto dissimili. Ritene infatti che lo sviluppo dello Shopping Mall e della Strip sia “oggi arrivato a ricreare un potenziale economico architettonico e sperimentale che nel passato era offerto solo dai centri urbani che ora essi rimpiazzano”.

Completa questa sezione dedicata alle nuove strade lo scritto di Paolo Tombesi “Las Vegas: da strade a città”, che contribuisce ad aggiornare il fenomeno e ad allargare lo sguardo facendoci scorgere una realtà urbana più articolata e complessa ed insieme come siano profondi i processi di modificazione che investono la strip, in cui, da un lato, “la competizione araldica delle insegne lungo la strada lascia il passo all’identificazione segnale/edificio, ovvero all’associazione tra l’immagine pubblicizzata e la sua connotazione monumentale, come nel caso – paradigmatico – del nuovo albergo Luxor” e, dall’altro, come “il tratto finale della strip, quella che fino a venti anni fa (vedi “Learning from Las Vegas”) poteva vantare la più alta concentrazione di cappelle nuziali e chiese, versa in uno stato di semi-abbandono”.

Strade, città diffusa e paesaggio

Le mutue relazioni tra strada e territorio e, soprattutto, le implicazioni della progettazione di infrastrutture di vera e propria creazione di paesaggio costituiscono un tema di ricerca e di riflessione di grande rilevanza¹⁹.

Il terzo gruppo di scritti affronta questo tema nella specificità degli spazi aperti della città contemporanea. Lo scritto di Franco Farinelli “Luoghi, strade, spazio: tra cartografia geografia e potere” ne costituisce una stimolante premessa: “se Galileo, come voleva Brecht, all’inizio del Seicento abolisce il cielo, ancora prima si avverte che stavano abolendo la terra, intesa – anch’essa aristotelicamente – come l’insieme dei luoghi. Prima tappa di tale concreta realizzazione fu l’estensione all’ambito extra-cittadino del modello lineare, attraverso la costruzione delle strade. E la progressiva colonizzazione da parte dell’artificiale asse rettilineo di tutti i luoghi compresi tra una città e l’altra è documentata con precisione dall’immagine cartografica”.

Ricordare inoltre che “da quando il territorio esiste, la rappresentazione cartografica precede il territorio stesso” ci aiuta a capire – come la storia (o meglio la visione) dell’immagine cartografica delle vie di comunicazione terrestri dimostra – quale sia stato l’incremento della forza dei simboli connessi alla viabilità rispetto a tutti gli altri. Basta osservare una qualsiasi tavola dell’I.G.M. per accorgersi di quanti e quali simboli siano sistematicamente sovradimensionati, come cioè in realtà programmaticamente sfuggano alla regola base della cartografia attuale – la scala – e come la tavola sia un progetto sul mondo, e non più una sua rappresentazione.

Il saggio di Marcel Smets “Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa” introduce al vasto tema del progetto delle infrastrutture in un territorio ormai largamente urbanizzato, segnato dal diffondersi degli insediamenti e in cui gli stessi confini dell’urbano sono, come lo stesso saggio evidenzia, quanto mai labili, incerti e disseminati di ampie porosità e commistioni. Attraverso l’analisi delle più significative esperienze europee, l’autore fornisce indicazioni e suggerimenti per affrontare in modo più consapevole il progetto infrastrutturale, che possono essere sintetizzati nel criterio-guida della “drammatizzazione dello scenario”. Esso consiste essenzialmente nel “raccontare il luogo facendo emergere i tratti della sua intrinseca stratificazione” evidenziandone le parti di cui è costituito ed esaltandone i segni e le tracce già esistenti. Smets inoltre, non considerando le infrastrutture come semplici attrezzature ma come i mezzi più ovvi per dare forma alla città e al territorio, si spinge fino ad affidare al progetto infrastrutturale non solo l’obbligo di non danneggiare o di essere “sostenibile”, ma quello, molto più ambizioso, di innescare un processo di “crescita migliorativa” che – dopo aver interpretato attentamente le caratteristiche dei luoghi – indichi le direzioni per l’evoluzione futura delle città e del territorio.

Bernardo Secchi, in “Infrastrutture e nuove forme di urbanizzazione”, si sofferma sulla necessità di ripensare il progetto della maglia infrastrutturale come una “rete” meno gerarchizzata e specializzata ma più aderente al carattere diffuso degli insediamenti e così superare i limiti della prassi progettuale corrente legata all’analogia funzionalista della strada di traffico a un “canale”; prassi che ha portato alla realizzazione di grandi infrastrutture viarie - tangenziali, circonvallazioni, autostrade - caratterizzate dalla estraniamento, indifferenza, non-integrazione con il contesto fisico e urbano, intersecate casualmente con i sistemi preesistenti. A sostegno di questa scelta viene evidenziato sia il carattere diffuso ed eterogeneo della città contemporanea – che è diversa da quella antica e moderna in quanto priva di una figura riconoscibile e delineabile – sia le caratteristiche degli attuali flus-

si della mobilità che “entro una qualsivoglia parte della città e del territorio contemporanei, assomigliano alla ‘percolazione’ di un fluido attraverso il filtro di un tessuto”.

Il breve saggio di Paolo Sica “Infrastruttura/architettura: un capitolo del rapporto fra tecnologia e ambiente” della seconda metà degli anni ottanta affronta con chiarezza il tema del progetto fisico e morfologico della strada, che solo più recentemente ha avuto adeguato spazio nel dibattito urbanistico italiano. Le infrastrutture del traffico, nota Sica, hanno una lunga tradizione di “cose sole”, che in parte è connaturata e a cui “non si può che contrapporre una condizione del progetto che si impegna a una paziente e sofferente ricerca dell’equilibrio tra efficienza e flessione al contesto, tra performance e racconto discreto”. Non ci sono rigorose teorie e neppure una pratica lungamente collaudata, tuttavia Sica elenca in modo sintetico e efficace criteri cognitivi e operativi di grande utilità per il lavoro progettuale, tra cui si ricorda la necessità di una ammagliatura per quanto possibile capillare dell’infrastruttura con la rete esistente; la conservazione della tessitura del suolo evitando frange residuali; una attenta progettazione fisico-morfologia dell’opera; la predisposizione – coi materiali dell’architettura – delle opportune tecniche di riduzione dell’impatto acustico e dell’inquinamento atmosferico.

L’articolo di Christian Zapatka “I parkways americani. Origine ed evoluzione della strada-parco” fornisce un quadro complessivo dell’esperienza americana di questa tipologia stradale che a seguito della crescente importanza assunta dallo svago e dal tempo libero nella società americana, si sono diffusi nel territorio allo scopo di collegare le città e i parchi extraurbani nella prima metà del Novecento.

Le parkways non erano comunque semplici strade di collegamento, ma rappresentavano progetti complessi di territorio, lungo i cui percorsi venivano realizzate zone ricreative e per la sosta, parchi per divertimenti, campi da golf e strutture ricettive di ogni tipo. La strada, ricca di alberature, come si può notare dalle articolate sezioni di progetto, era curata in tutti i particolari, e tutte le strutture, dai sovrappassi – introdotti a metà degli anni venti – alle stazioni di servizio, erano opportunamente progettate fino a stabilire, ad esempio – che dovessero essere rivestite “in pietra grezza per confondersi col paesaggio”. Robert Moses, per molto tempo il responsabile dei parchi della città di New York, espressamente richiedeva che “le parkways fossero più ampie e più belle di qualsiasi strada si fosse mai vista al mondo, con paesaggi simili a quelli dei parchi privati tanto da sembrare anch’essi dei parchi, ribbon parks o parchi continui, affinché la gente avesse l’impressione di trovarsi in un parco anche quando vi si stava recando”. Strade quindi strutturate – soprattutto inizialmente – per essere luoghi, luoghi di ricreazione per chiunque possedesse un’automobile.

L’esperienza delle parkways americane, oltre che di grande rilievo storico, è anche significativa perchè rappresenta una operazione di progettazione complessa in cui insieme ad un progetto sociale ed economico si elabora un articolato progetto urbano e territoriale.

Analogamente al precedente articolo, il saggio di Philippe Panerai su “L’eredità di Henri Prost: le autostrade della Grande Parigi” affronta un argomento storico specifico, fornendo tuttavia suggerimenti e sollecitazioni di ordine più generale volti alla definizione di un atteggiamento diretto a cogliere la complessità del progetto stradale. Il Piano Prost è interessante per un’ampia serie di motivi, il principale dei quali è quello di proporre un vero piano di sistemazione della regione parigina, svincolando le strade antiche, già urbanizzate e congestionate, dal traffico di attraversamento e prevedendo un sistema di autostrade ad anello che permette di collegare le diverse parti della città senza passare per il centro. Più

in particolare si stabilisce: “tracciato fluido dell’autostrada, con prevalenza delle parti in fregio alla foresta, monumentalizzazione delle opere d’arte (tunnel, aree di scambio), valorizzazione delle colline boscate, funzione di servizio ai grandi ambiti storici (Versailles e Marly).”

Il progetto di Prost è ancora attuale in quanto la priorità affidata alla circolazione “non si realizza a scapito dei territori attraversati” e, come sottolinea Panerai, la sua finalità principale è l’organizzazione della regione, le infrastrutture stradali non sono che il mezzo”. La prima autostrada francese si caratterizza pertanto per la complessità e novità del suo progetto che rompe con la tradizione ottocentesca dei piani di ampliamento ma che si differenzia notevolmente anche dalle coeve esperienze tedesche e italiane, in cui le nuove strade a scorrimento veloce sono pensate essenzialmente come semplici strumenti di connessione (Amburgo-Francoforte-Basilea, Milano-laghi).

Bernard Lassus, architetto paesaggista francese, in “La rete autostradale e i nuovi valori paesaggistici”, affronta, con una angolatura specificatamente progettuale, l’analogo tema del rapporto tra territorio e reti autostradali che ormai costituiscono non solo una trama diffusa in un territorio spesso densamente abitato ma ne sono anche uno dei principali strumenti sia di accesso che di percezione – come sottolinea una vasta tradizione di studi sull’argomento che ha come punto di riferimento il celeberrimo “A view from the road” di K. Lynch²⁰ e una delle più recenti elaborazioni in “Mobilty: A room with a view” a cura di F. Houben e M.L. Calabrese²¹.

Lassus, parte dalla necessità di superare gli stereotipi delle sistemazioni paesaggistiche intese riduttivamente come strumenti per dissimulare le infrastrutture a scorrimento veloce o renderle compatibili con l’ambiente, che certamente spesso risultano “soddisfacenti sul piano tecnico e finanziario, ma insufficienti sul piano dei sensi e su quello delle relazioni con il luogo di cui si nega così la storicità e il genius”. Pur affrontando un tema molto specifico come quello della progettazione di un’area di sosta e riposo, Lassus suggerisce criteri che possiamo utilmente utilizzare per la progettazione delle strade nei territori della città contemporanea. È “la logica dell’identità paesistica costitutiva dei luoghi” e la conseguente necessità di capirne le componenti sincroniche e diacroniche, il criterio guida che viene proposto al fine di “preservare l’eterogeneità dei luoghi”, che ha un cardine basilare nella necessità, chiaramente manifesta, di attraversare la storia utilizzando suggestioni, immagini e materiali di tutti i suoi periodi, dall’antico al moderno fino al contemporaneo, mescolandoli con rigore e forza espressiva.

Esperienze e criteri progettuali

Il quarto capitolo, raccoglie esperienze e testi di varia natura e consistenza con funzione o finalità più specificatamente progettuali come “L’architettura del percorso” di Carlo Giammarco e Aimaro Isola, che indica criteri di progettazione per percorsi collettivi destinati a riqualificare o più precisamente a “disegnare le periferie” come è titolato il libro da cui il testo è tratto. Interessante di questo contributo è l’approccio didattico, una sorta di raccolta di suggerimenti, utili ad “attribuire al percorso un valore dialogico, a delineare sequenze e segnare gerarchie, costruire itinerari tra strade e piazze reinterpretando gli spazi della tradizione” fino a “suggerire il canovaccio di racconti possibili”, “entrare nei recinti della segregazione”, “sviluppare nuove trame di racconti inediti”.

Seguono l’illustrazione di quattro casi di studio riferiti alla straordinaria esperienza di Barcellona che prende avvio con l’inizio degli anni ottanta dando luogo a una notevole raccolta di progetti e rea-

lizzazioni esemplari di nuove strade urbane, viali, ramblas, incroci viari, svincoli, nonché a un recupero intelligente e sistematico della strada all'interno di un progetto di città. Tra questi interventi si distingue il caso di Via Julia, dove il progetto di riqualificazione della strada esistente configura un asse urbano di notevole qualità alla periferia nord di Barcellona. La situazione originaria poneva numerosi condizionamenti dovuti al traffico automobilistico e alla presenza della stazione del metrò, oltre a presentare un panorama sociale altamente degradato. I problemi sono stati superati grazie alla riproposizione dello schema del paseo centrale, articolato in altezza e profondità per attenuare le forti irregolarità del suolo. Attraverso un'attenta organizzazione dei diversi usi – pedonale, carrabile e ferroviario – Via Julia ritrova la sua dimensione sociale di luogo d'incontro. La strada acquista un ruolo primario in quanto la sua struttura, di grande valore semantico, è in grado di determinare l'ordine e le gerarchie del luogo.

Il progetto non costituisce un episodio a se stante, ma si inserisce in uno studio generale del sistema viario della città, il Plan de Vias, in cui la rappresentazione della rete viaria principale (esistente e di progetto), la ricchezza delle sezioni ed il repertorio degli incroci hanno permesso di valutare l'effetto ambientale e la qualità spaziale, calibrando lo spazio concesso al traffico automobilistico sulle esigenze della fruizione pedonale. Il progetto è interessante anche perché basato sul recupero ed adeguamento delle strutture esistenti in funzione delle nuove richieste sociali, più che sul ripensamento di nuovi tracciati. La ristrutturazione del sistema stradale, come occasione per restituire alla strada le sue funzioni di luogo di relazione e di asse strutturante la città, passa in genere attraverso la riattualizzazione dei modelli ottocenteschi di boulevards, ramblas, viali, a cui viene attribuito grande valore urbano; le modifiche apportate a questi modelli, funzionali alle nuove esigenze della mobilità, si leggono soprattutto nella complessità della sezione trasversale, come ci aveva già mostrato Eugène Hénard nei suoi studi per rinnovare e attualizzare la strada ai processi di modernizzazione delle città.

Gli interventi del programma urbanistico barcellonese si sono dimostrati importanti esempi anche nei casi di riqualificazione di strade di grande traffico che si snodano all'interno del centro urbano, riproponendo lo spazio pubblico di relazione come tema centrale della progettazione e la strada multifunzionale come luogo urbano.

Il progetto di de Solà Morales per il Moll de La Fusta è particolarmente emblematico. Dividendo la profondità globale dell'area, 140 m, in quattro elementi longitudinali (la strada a carattere urbano, la balconata pedonale sul porto, la strada di transito per i mezzi pesanti, l'esplanade sul mare) separa sistematicamente le varie funzioni all'interno di una composizione unitaria dello spazio urbano volta a recuperare l'antico rapporto tra mare e città.

Nel complesso delle esperienze si segnala anche la copertura – per un tratto di circa 2,2 chilometri – della Ronda del Mig e la sua urbanizzazione. La Ronda, costituita negli anni settanta come strada a traffico veloce, costituiva un forte elemento di rottura urbana, soprattutto nel tratto tra i quartieri Les Cortes e Sants-Montivich. L'intervento, un complesso progetto di ingegneria civile, ha permesso di riqualificare l'intera area: la trama viaria di superficie è stata ricomposta e riequilibrata, il grave problema del rumore provocato dal transito dei veicoli è stato attenuato, e infine si è realizzato un nuovo spazio-cerniera fra gli insediamenti che si snoda lungo un percorso pubblico continuo, ricco di verde e di episodi urbani attentamente dislocati.

Altro tema di grande interesse e ricco di insegnamenti che l'esperienza barcellonese ci offre è quello del trattamento dei nodi e degli svincoli delle strade a scorrimento veloce, fino ad allora affron-

tati e realizzati secondo ottiche esclusivamente viabilistiche e senza alcuna considerazione del grande valore strategico e di relazione che possono avere, se opportunamente progettati, nella qualificazione della struttura urbana. L'esperienza progettuale del Nodo de La Trinidad, così come quella precedente per lo svincolo di Piazza Glories²², mostra tutto lo straordinario potenziale di interventi di questo genere e non solo perché la sua forma dilatata permette la realizzazione al suo interno di un parco di sette ettari. Lo studio dello svincolo, trattato come oggetto architettonico che dialoga con la città e le sue morfologie, ha infatti comportato la riprogettazione di una vasta area fino alla riconfigurazione dei bordi del vecchio quartiere operaio de La Trinidad, riprendendo il filo della più stimolante tradizione di progettazione architettonica delle infrastrutture di cui ci piace ricordare i celebri progetti di Louis Khan per Filadelfia.

L'interramento delle strade a traffico intenso è un'idea troppo sbrigativa, oltre che costosa e che spesso non risolve neppure i problemi ma li sposta all'inizio e all'uscita delle gallerie. In alcuni casi, come l'attraversamento di luoghi urbani strategici, tuttavia rappresenta una soluzione che permette di recuperare importanti relazioni urbane e territoriali, nonché spazi per la mobilità "dolce" in particolare pedonale. Esempio importante di questo caso è rappresentato dall'intervento di Guillermo Vazquez Consuegra per l' "ordenación del borde marittimo de Vigo"²³, dove il progetto di interrimento del tratto di strada, che va da plaza de Estrella fino a plaza del Berbès, dà luogo a una vera duplicazione dello spazio, in cui quello superficiale, liberato dal traffico di attraversamento e dalla sosta, dialoga con quello sottostante: le rampe di accesso, i servizi tecnici, le uscite di emergenza fino ai sistemi di evacuazione dei fumi diventano occasioni per progettare la sistemazione complessiva degli spazi aperti, centrati sul tema della passeggiata a mare, con giardini, gradinate, terrazze sopraelevate e attrezzature di servizio e ristoro.

Michel Desvigne e Christine Dalnoky affrontano invece il tema del rapporto fra la strada e le sistemazioni a verde che dalle Promenades de Paris di Alphand è divenuto tema ineludibile della progettazione viarie ed urbana. L'occasione è la riqualificazione dell'avenue Mendés-France, un asse viario a scorrimento veloce²⁴ che taglia lo spazio ora rarefatto ora più aggrumato delle zone periurbane di Montpellier per giungere a quello denso del centro città. Pur scontando il limite di essere un intervento "ex post" su un asse viario già realizzato, Devigne e Dalnoky, partendo dalla necessità di un miglior inserimento ambientale e attraverso una sistemazione paesaggistica non di maniera, realizzano un vero e proprio parco in cui gli alberi sono disposti "naturalmente" ma raggruppati in modo da costituire sequenze alternate di pieni e vuoti che mettono in rilievo i caratteri salienti dei contesti ambientali e insediativi attraversati. Va inoltre evidenziato come il sistema del verde, che parte dal mare e si introduce nella città seguendo la strada, non rimane un elemento isolato ma è collegato saldamente ad un più ampio progetto di risistemazione degli spazi di relazione (strade e piazze) della città.

La trasformazione di una autostrada urbana in una strada-parco allo scopo di realizzare un centro urbano è il tema affrontato dal progetto di Carlo Gómez De Llave per Caracas. L'intervento che è stato realizzato nel corso degli anni ottanta si è basato su due scelte di fondo. La prima, appunto, consiste nella ristrutturazione di un'autostrada costruita negli anni cinquanta in un boulevard. Ciò ha permesso l'eliminazione di raccordi, corsie di servizio e soprattutto di una barriera invalicabile e la realizzazione di un viale alberato della valenza urbana degli Champs Elysees, di cui per altro

riprende le misure. La seconda scelta è invece quella di riempire i vuoti laterali non con un'edificazione continua, ma con la realizzazione di un parco il cui "disegno" – strade di accesso, disposizione ordinata delle principali alberature, viale come principale asse morfologico – facesse sentire la presenza del tessuto edilizio e della città. Il risultato è stato quello di costruire un centro urbano decisamente innovativo essendo il prodotto dell'incrocio di un viale alberato con un parco, organizzato e strutturato come tessuto connettivo. A conferma ulteriore della straordinaria vitalità e ricchezza di utilizzazioni che ancora riserva la strada, anche quella di concezione più tradizionale.

Sullo stesso tema della riconversione di un'autostrada in un boulevard è anche il lavoro che Latz + Patners realizzano nel corso degli anni novanta al Plateau de Kirchberg in Lussemburgo. La riconversione di un tratto autostradale in viale alberato percorribile dai pedoni, ciclisti, auto e mezzi pubblici, permette non solo di riunire parti di tessuto urbano precedentemente separati e incomunicabili, ma anche di rendere possibile il progetto di riqualificazione di tutto il quartiere e di trasformarlo, come scrivono gli autori in "un luogo ricco di identità, caratterizzato dalla mescolanza di diverse funzioni: abitazione, lavoro, istruzione e tempo libero". Interessante di questo progetto è anche l'attenzione per il recupero dei materiali scavati durante la costruzione delle strade che vengono riusati per la realizzazione di "sculture di terra simili a dune", che proteggono le sistemazioni a verde, e di "spiralì" di scaglie di pietra che raccolgono e filtrano l'acqua piovana, che non scomparire in canali sotterranei ma viene anch'essa recuperata nel progetto.

Il boulevard, come asse viario strutturante il sistema insediativo è utilizzato anche da Jo Conen nel contesto di un ampliamento urbano ad alta densità nell'isola di KNSM ad Amsterdam. Il progetto è interessante anche perché il modello della strada tradizionale, morfologicamente definita dalla costruzione di quinte edilizie, è abbinato ad un'architettura che usa un linguaggio contemporaneo senza alcuna inclinazione al vernacolo e ai revival stilistici. Si libera così la strada tradizionale dal riduttivo e fuorviante abbinamento con una grammatica postmoderna e la si riconsegna, con tutto il suo valore urbano, al progetto della città contemporanea.

Il tema della progettazione di una nuova strada a scorrimento veloce che attraversa un territorio disomogeneamente urbanizzato alla periferia di Parigi è invece affrontato da Patrick Duguet nel progetto per il "Boulevard intercommunal du Parisis", fondato sull'assunto che la nuova infrastruttura vada trattata come "un progetto urbano lineare". Ne deriva un attento ed elaborato lavoro di progettazione sia delle aree di bordo, sia della sezione viaria che muta ripetutamente per permettere alla nuova strada di relazionarsi ai differenti contesti urbani che incontra. Lo scopo primario è infatti quello di costituire l'ossatura della ricomposizione urbana dei territori interessati che, sostiene Duguet, se viene unita ad una attenzione particolare per gli spostamenti "dolci" (pedoni, bici, persone con mobilità limitata, anziani, bambini, ecc.) può permettere di "civilizzare" la città contemporanea.

Un posto importante tra gli esempi segnalati occupa quello della "spina" di Torino che è la principale realizzazione italiana ancora in corso di ultimazione.

È un progetto di trasformazione urbana e di riorganizzazione del sistema della mobilità in cui la realizzazione del nuovo asse viario – sul modello del boulevard – al posto dell'asse ferroviario che viene interrato, rappresenta il filo conduttore del progetto. L'esperienza è interessante non solo per il ruolo strutturante che viene affidato alla strada, i diversi sistemi di mobilità coinvolti (sotto il via-

le transitano in galleria la metropolitana e i treni a lunga percorrenza) ma anche per l'ampiezza del campo di intervento e la sua importanza strategica. Lo stesso PRG, da cui prende avvio il progetto, definisce con chiarezza l'intervento, che coinvolge ampie ed eterogenee aree dismesse, piazze, giardini esistenti e da realizzare, come "la spina centrale del rinnovamento urbano". La complessità e la forza strutturante sono le caratteristiche salienti del progetto che sarà in grado di conferire nuovo senso, ruolo e immagine non solamente a parti importanti della città ma a tutto il territorio urbano, in considerazione anche dell'ulteriore ampliamento della "spina" che coinvolge nuove aree di trasformazione lungo i 15 chilometri del Passante ferroviario.

Il progetti di Josep Martorell, Oriol Bohigas, David Mackay per Bute avenue e Bute street a Cardiff e quello di Bruno Fortier, Italo Rota, Jean-Tierry Bloch per Nantes invece costituiscono esempi importanti di come il ridisegno del sistema viario esistente sia un fondamentale strumento per la riqualificazione di un centro urbano. Ridisegno che non si limita alla qualità degli elementi che costituiscono l'arredo urbano ma mette in gioco relazioni, forme e modi d'uso dello spazio pubblico. A Cardiff in particolare il progetto si struttura intorno alla progettazione di un asse urbano forte, capace di costituire un sistema centrale, mentre a Nantes la realizzazione è più diffusa e riguarda l'insieme del paesaggio urbano; essa rappresenta una interessante attualizzazione degli insegnamenti di Gordon Cullen che, all'inizio degli anni Sessanta, con "Townscape", aveva iniziato a scrivere un'articolata grammatica per la riqualificazione dell'immagine dell'ambiente urbano.

Completa questa raccolta di esempi il progetto di Rem Koolhaas per la ristrutturazione del quartiere Bijlmermeer ad Amsterdam – esempio significativo degli schemi urbanistici e viari del movimento moderno –, che si basa proprio sulla revisione critica di tali impostazioni e sulla previsione di una diversa concezione dei percorsi. Il progetto prevede, infatti, la realizzazione di un nuovo sistema di strade che riprende – più di quanto lasci intendere lo stesso progettista - i modelli tradizionali delle strade, definite da edifici necessariamente addensati, in contrapposizione proprio a quanto sostenuto dalla più radicale teoria modernista.

Completano il capitolo tre brevi articoli sul tema del "traffic calming" in contesti residenziali che hanno il merito di essere tra i primi contributi comparsi nella stampa italiana ad illustrare tali esperienze.

Fernando Cecilia illustra le prime esperienze olandesi dei "Woonefer" cioè delle nuove "corti urbane", che sono zone in cui la funzione residenziale ha il sopravvento su quella circolatoria, con il conseguente trattamento, organizzazione e arredo delle strade in modo da rendere più gradevole lo spazio della strada e limitare lo spazio ad uso esclusivo dei veicoli (corsie di larghezza ridotta, percorsi tortuosi, ecc.) facendo sì che le auto possano muoversi con velocità molto contenute e gli automobilisti si sentano come ospiti di un ambiente che è pensato soprattutto per i pedoni.

L'esperienza olandese, che è ricca di realizzazioni, ha dato origine anche ad una attività legislativa e normativa di particolare interesse.

Sullo stesso tema della moderazione del traffico e la riprogettazione delle strade residenziali è l'articolo di Marcello Mamoli e Marco Venturi che illustra l'esperienza tedesca tra gli anni settanta e la prima metà degli anni ottanta in cui si evidenzia come la strategia della "Verkehrsberuhigung" (una serie coordinata di interventi in parte segnaletici ed in parte costruttivi, intesi a ridurre il disturbo del traffico) e la "Wohnstrasse" (strada ad uso misto, con priorità pedonale,

dove la circolazione e la sosta dei veicoli è limitata ai residenti) siano finalizzate a riproporre la funzione abitativa nelle aree centrali che, se opportunamente rinnovate, possono diventare una valida alternativa all'insediamento suburbano.

Chiude l'argomento l'articolo di Willi Hüsler "ripensare la strada" in cui si evidenzia in modo chiaro come la "filosofia della moderazione del traffico" che prende avvio a Delf in Olanda nel 1968, rappresenti anche il superamento del paradigma funzionalista per cui ad ogni funzione debba corrispondere un suo specifico spazio. Il principio di base della moderazione del traffico è infatti quello di "accettare le esigenze di tutti gli utenti dello spazio pubblico, pur essendo esse contraddittorie, e di definire questi spazi guardando alla coesistenza". Per ottenerlo, secondo Hüsler, è necessario seguire cinque criteri base che vanno dal controllo della dimensione delle carreggiate (ad esempio, carreggiate di ridotte dimensioni comportano velocità moderate e maggior promiscuità di usi tra pedone, bici e auto), alla necessità di rendere ben visibili tutte le funzioni degli spazi stradali – in particolar modo le situazioni di conflitto –, fino all'uso dell'arredo urbano che deve evidenziare la specificità degli usi, mutando in ragione del tipo di utilizzazione della strada e delle sue parti. Insieme al rispetto della pluralità e delle contraddizioni, grande peso viene attribuito alla strategia di fluidificazione lenta del traffico, che cerca di ridurre la differenza tra velocità massima e minima attraverso un insieme coordinato di interventi che trasformano la configurazione della strada con l'obiettivo di realizzarne una che si gestisce e regola da sé.

Ripensare la strada, proponendo di recuperare complessità di funzioni e la presenza contemporanea di più utenti, evidenzia una visione strategica di grande importanza sociale e civile volta a recuperare modalità d'uso della strada che si erano perdute e sono state a lungo considerate antagoniste e non in grado di convivere.

Per un inquadramento di queste importanti esperienze si rimanda, oltre che agli articoli citati e contenuti in questa antologia, al saggio che segue, di Paolo Ventura, che nella parte finale su "la moderazione del traffico automobilistico" fornisce anche utili informazioni e suggerimenti per avviare i necessari approfondimenti.

Conclude il capitolo un contributo di Francesco Alberti - "Il progetto stradale: i requisiti della complessità" - che raccoglie ed espone in modo sintetico e ordinato una serie di suggerimenti atti ad elaborare e indirizzare il progetto delle strade e più in generale delle infrastrutture della mobilità, tenendo conto dei diversi ma necessariamente compresenti requisiti e valori che l'intervento – se concepito fuori dagli stereotipi della progettazione settoriale – può e deve avere, a partire dalle numerose e sovrapposte identità che lo "rappresentano": capitale sociale fisso, dispositivo di comunicazione, struttura territoriale, manufatto fisico, spazio percorribile e punto di vista sul paesaggio.

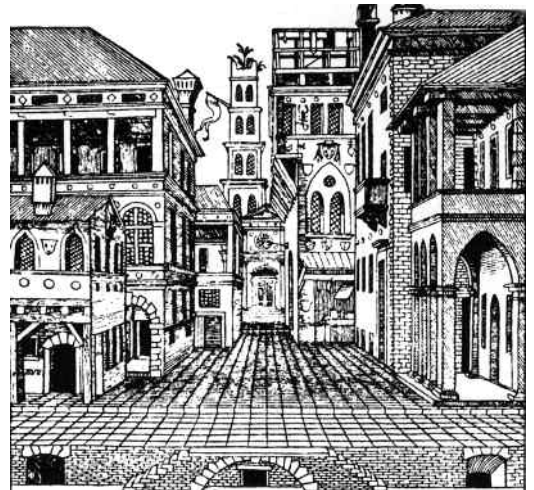
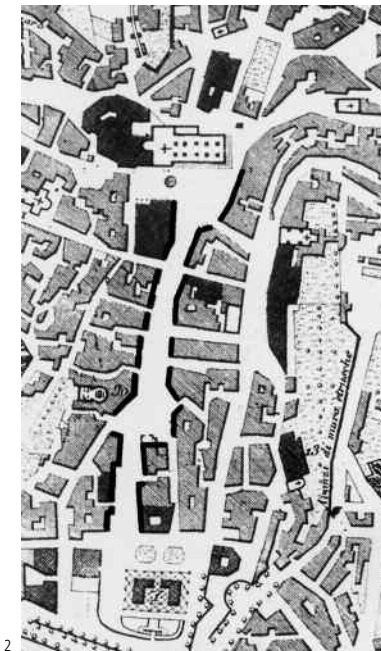
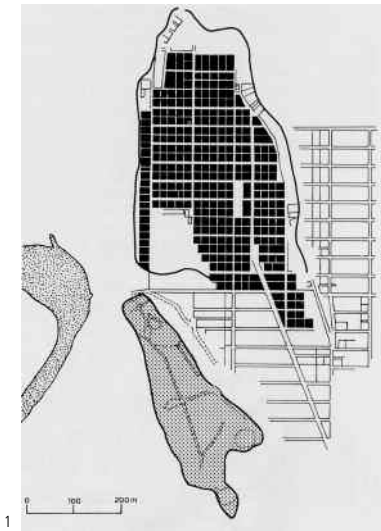
Note

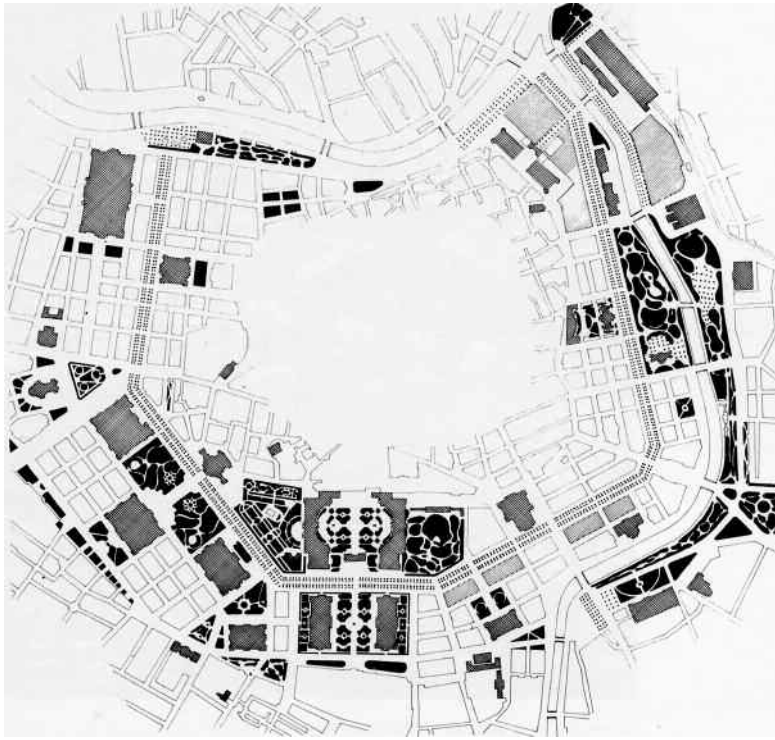
- ¹ H. M. Enzensberger, *La fine del Titanic*, Torino, 1990.
- ² J. Rykwert, *La strada: utilità della sua storia*, in S. Anderson, "Strade", Bari, 1982.
- ³ O. Bohigas, *Lo spazio pubblico rivendicato*, in "Ricostruire Barcellona", Etas Libri, 1992.
- ⁴ Cfr. G. Ferraresi, A. Moretti, M. Facchinetti (cura di), *Reti, attori, territorio. Forme e politiche per progetti di infrastrutture*, "Quaderni del dipartimento di architettura e pianificazione", Milano, 2004; in particolare A. Magnaghi, *La dimensione del progetto infrastrutturale nella costruzione dei luoghi e nella valorizzazione dei paesaggi*, pp. 99-102.
- ⁵ Cfr. F. Donato, L. Lucchi Basili, *L'ordine nascosto dell'organizzazione urbana*, F. Angeli, Milano, 1996; C. S. Bertuglia, F. Vaio (a cura di), *La città come entità altamente complessa*, F. Angeli, Milano, 1997; A. Cecchini, a cura di, *Meglio meno, ma meglio automi cellulari e analisi territoriale*, F. Angeli, Milano, 1999; F. Semboloni, *An urban and regional model based on cellur automata*, in "Enviroment and planning B: planning and design", vol. 24, 1997, pp. 589-612; R. Pavia, *La città della dispersione*, in «Bollettino del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio», n. 1-2, 2001, pp. 20-22.
- ⁶ B. Huet, *La città come spazio abitabile. Alternative alla Carta di Atene*, in Lotus n. 41, 1984.
- ⁷ Cfr. B. Fortier, *Amate città*, Electa, Milano, 1995.
- ⁸ H. Tessenow, *Piazze e strade*, in «Urbanistica», n. 83, 1986, pp. 27-29.
- ⁹ Cfr. B. Fortier, *op. cit.*
- ¹⁰ M. de Solà Morales, *Un'altra tradizione moderna. Dalla rottura dell'anno trenta al progetto urbano*, in «Lotus», n. 64 pp. 6-30.
- ¹¹ Ibidem, pp. 8.
- ¹² Ibidem, pp. 12.
- ¹³ A. Vidler, *Le scene della strada: trasformazioni nell'ideale e nella realtà 1750-1871*, in S. Anderson (a cura di), "Strade", Bari, 1982 pag. 37.
- ¹⁴ Cfr. G. Paba, *Libri di strade (e di città)*, in «Bollettino del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio», n. 1-2, 1998, pp. 54-56.
- ¹⁵ S. Anderson (a cura di), *On streets*, 1979, trad. It. *Strade*, *op. cit.*, p. 5.
- ¹⁶ P. Sica, *Traffico e forma urbana*, Firenze, 1979.
- ¹⁷ Cfr. Casabella, "Sulla strada", n. 553-554, 1989.
- ¹⁸ S. Maffioletti, S. Rocchetto (a cura di), *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, (catalogo della mostra omonima), Padova, 2002.
- ¹⁹ Ne è testimonianza in Italia lo sviluppo di scuole di specializzazione e di dottorati di ricerca nel campo dell'architettura del paesaggio ed all'ateneo fiorentino, tradizionalmente molto attento ai temi del paesaggio, rurale (Accademia dei Georgofili, Facoltà di Agraria) e contemporaneo (Facoltà di Lettere e di Architettura). In particolare assume rilievo nello specifico l'attività della scuola di specializzazione in Architettura dei Giardini e Progettazione del Paesaggio e del dottorato in Progettazione Paesistica (direttore prof. Giulio Gino Rizzo) specialmente applicata all'investigazione del progetto paesistico delle infrastrutture e degli insediamenti urbani. (<http://www.unifi.it/drprogettazionepaesistica/>). Nella materia si segnala inoltre l'attività del master di architettura del paesaggio. (direttore Guido Ferrara). Sul piano teorico vanno richiamate specialmente gli studi e le ricerche di Gian Franco Di Pietro, nonché le applicazioni progettuali svolte piani territoriali di Arezzo (<http://www.provincia.aretto.it/ProgTerr/default.asp?IDNode=1&nodeName=ARGOMENTO>) e Siena. (<http://www.provincia.siena.it/ptc/>)
- ²⁰ K. Lynch, D. Appleyard, J. Meyer, *The view from the road*, MIT Press, Cambridge (Mass.), 1964.
- ²¹ F. Houben, M.L. Calabrese (cura di), *Mobility: a room with a view*, International architecture Biennale – Rotterdam, Rotterdam, 2003. In particolare si veda F. Houben, *Holland avenue. A room with a view*, pp. 23-71.
- ²² Cfr. Comune di Firenze, *Barcellona 1981-1992*, Firenze, 1991, pp. 86-87.
- ²³ M. Mamoli, M. Venturi, *La pianificazione della strada nella Germania Federale*, in «Urbanistica», n. 83, 1986, pp. 30-33; W. Hüslér, *Ripensare la strada.*, in «Kineo: Rivista trimestrale di architettura dei trasporti», n. 5, 1994; W. Hüslér, *Pianificazione moderna del traffico: in che direzione?*, in «Disp. 107 Istituto ORL.ETH», Zurigo, 1991.

1. Pianta di Olinto, dopo l'ampliamento ippodameo.
L'area a puntini, in basso, è quella del nucleo più antico,
da L. Benevolo, *Storia della città*, Bari-Roma, 1975.

2. Perugia, corso Vannucci, da M. Romano, *Costruire la città*, Milano, 2004.

3-4-5. S. Serlio, *La Scena Tragica, la Scena Comica, la Scena Satirica*, 1537 circa.

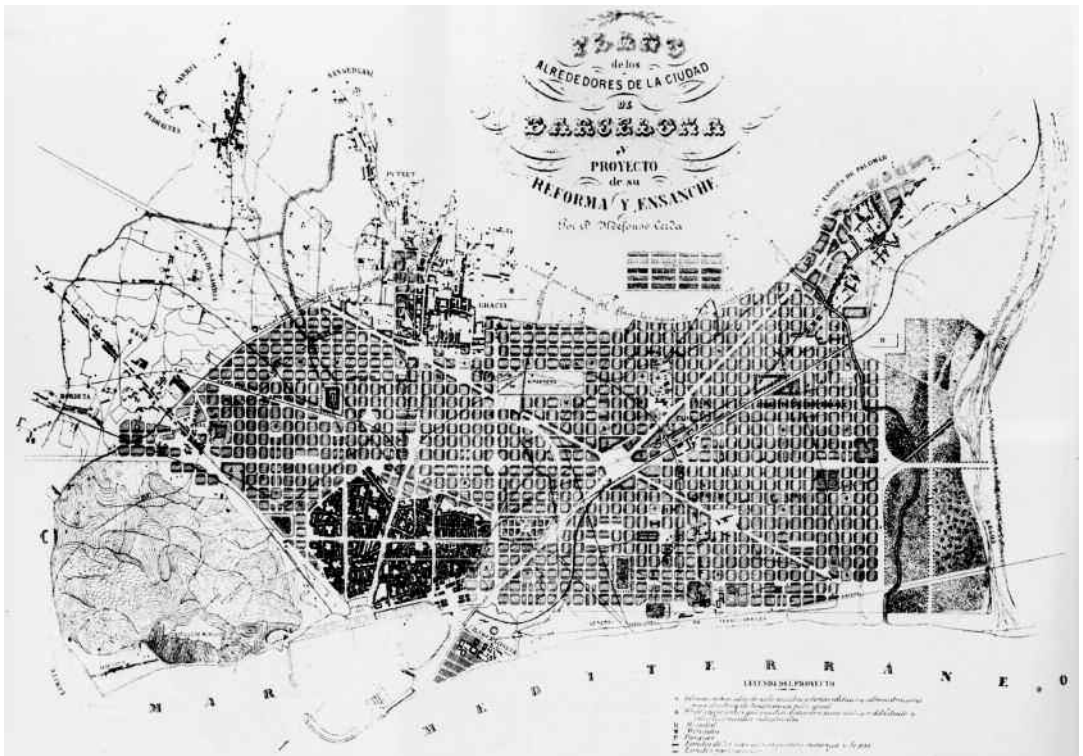




6

6. Il ring di Vienna (1859-1872).

7. I. Cerdà, piano per Barcellona (1859).



7

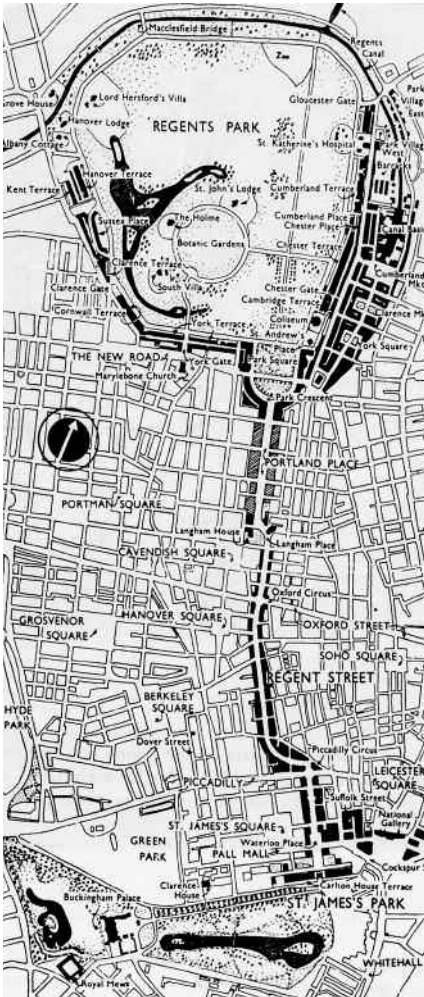
8. J. Nash, La sistemazione di Regent Street e Regent's Park, 1813-1830.

9. La curva presso Piccadilly Circus.

10. Il rettilineo di Portland Place.



9



8

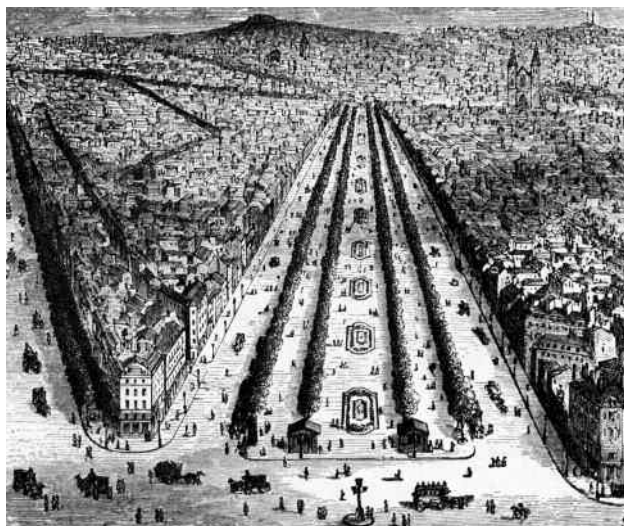


10

15. Vista prospettica del Boulevard Richard Lenoir, da *Les Promenades de Paris*, di A. Alphand (1867-1873).

16. Parigi, Champs Elysées, veduta da piazza della Concordia all'arco di Trionfo, (1889).

17. Veduta aerea del boulevard Sébastopol, del viale Saint-Jacques e della piazza del Chatelet.



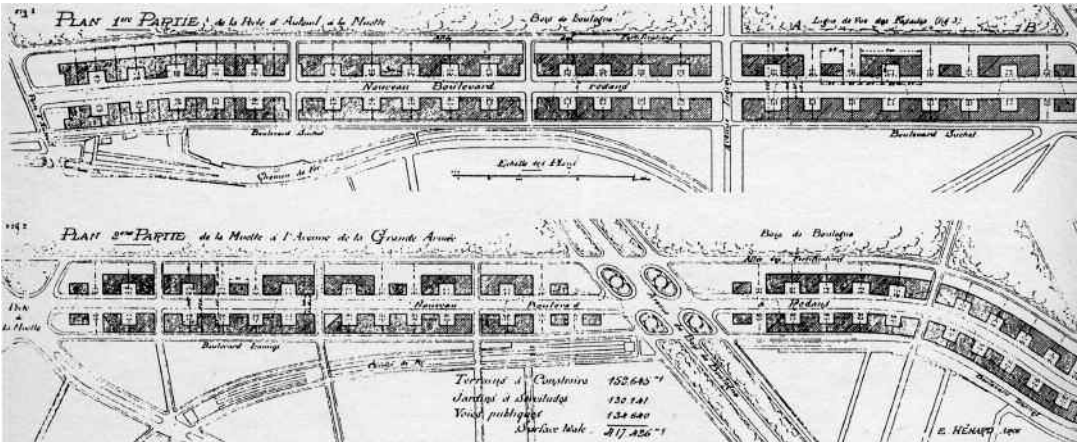
15



17



16



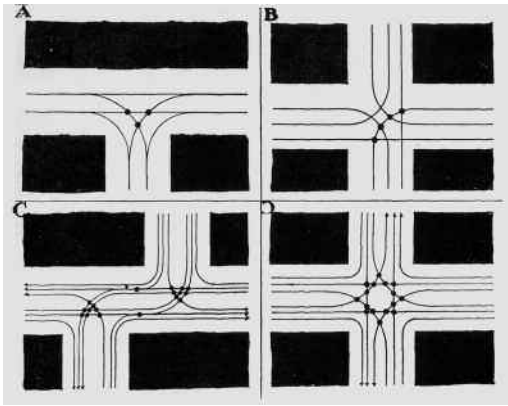
22

22. E. Hénard, Progetto di boulevard à redans al posto della cinta muraria(1903).

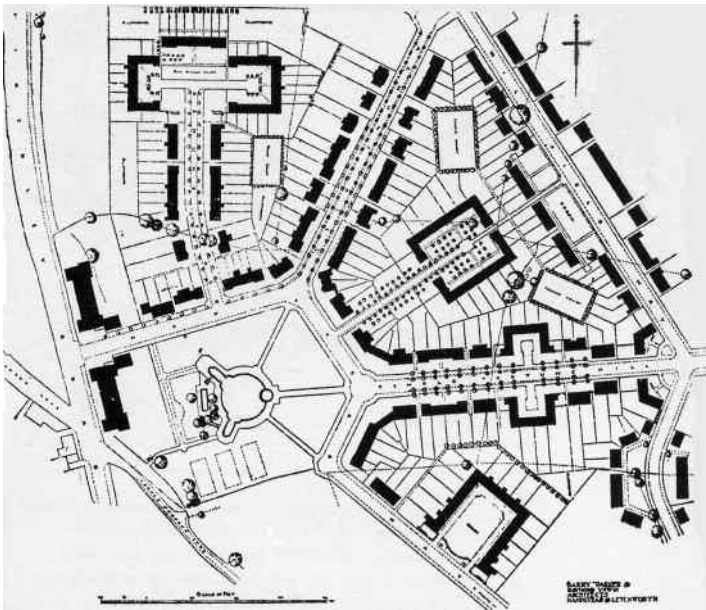
23. R. Unwin, numero relativo dei punti di collisione in nodi stradali diversi.

Gli schemi A e B sono stati redatti da Camillo Sitte, C e D dallo Stübgen (1909).

24. R. Unwin, Hampstead Garden Suburb, particolare (1909).



23



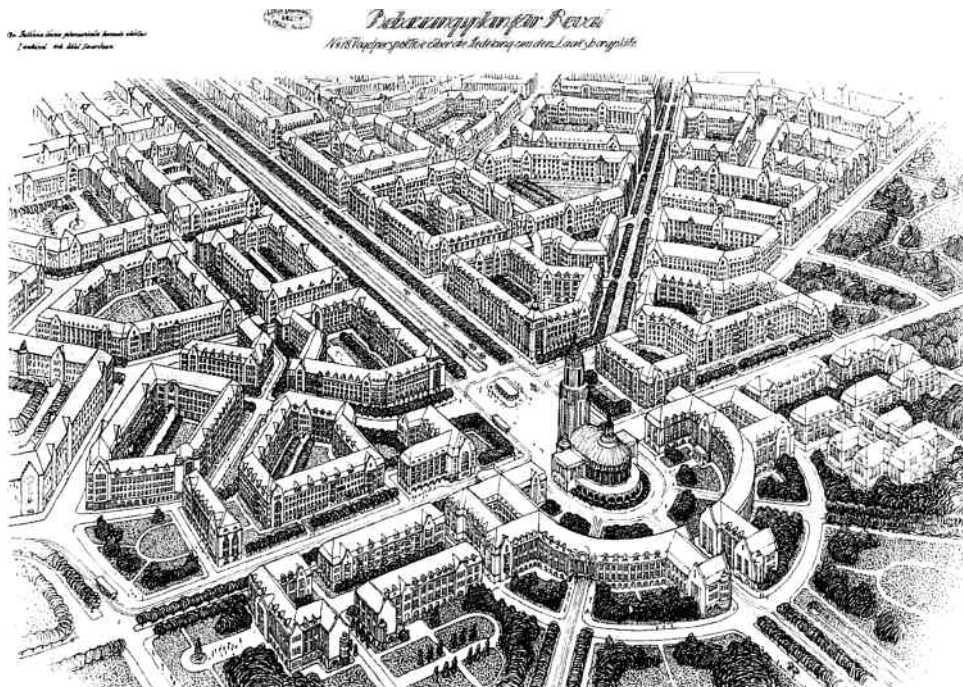
24



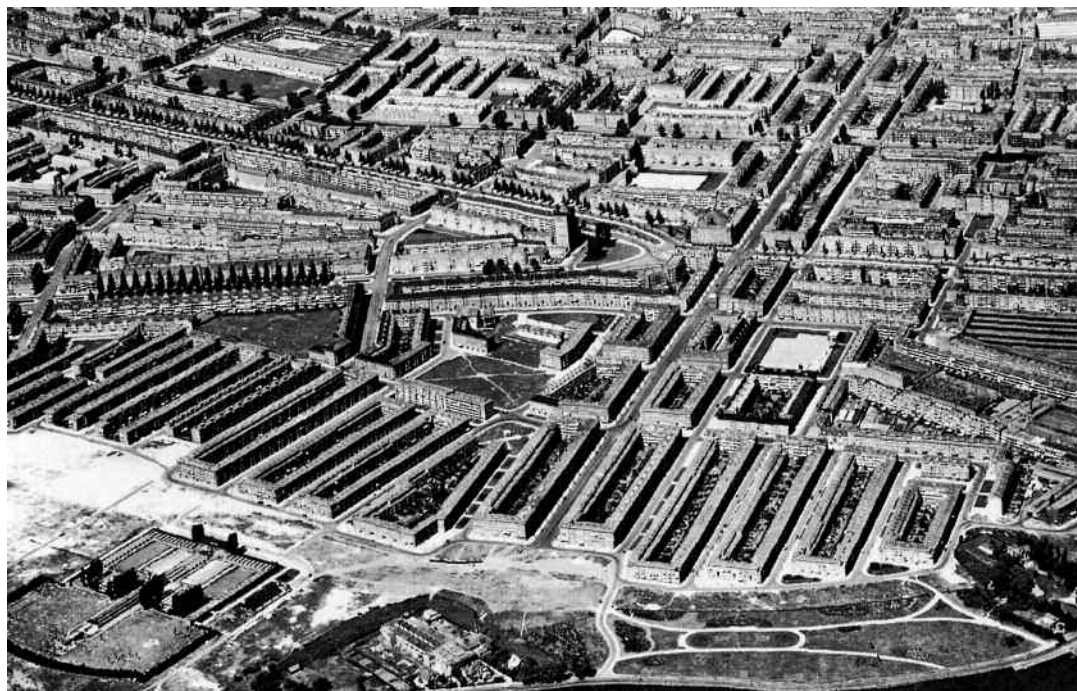
25. H. W. Corbett, La Ville Future (1913).

26. E. Saarinen, Progetto urbanistico per Tallin (1913).

25

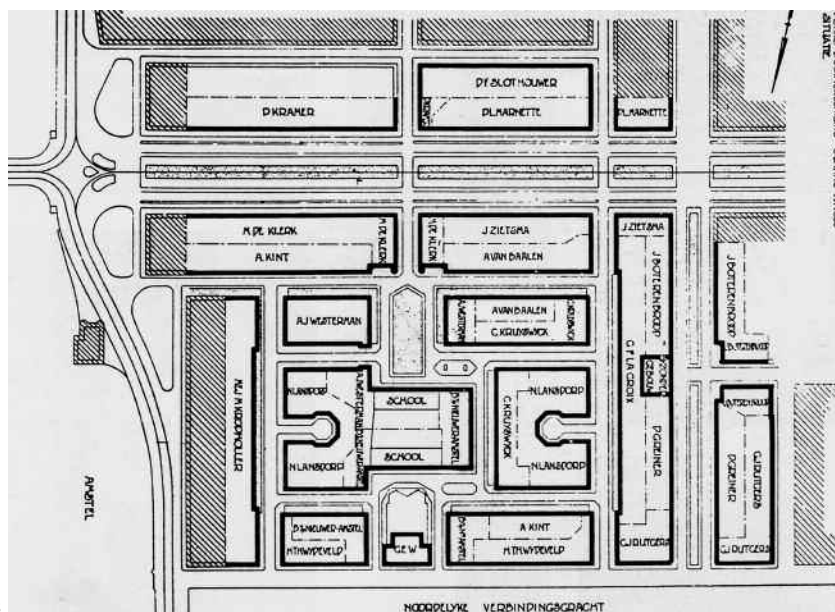


26



27. H. P. Berlage, *Il quartiere Zuid, Amsterdam* (1917).

28. Progettazione urbana ad Amsterdam all'interno del progetto di ampliamento di Berlage. La planimetria è relativa al quartiere vicino all'Amstee, realizzato da un gruppo di architetti coordinati da J. Gromata, che aveva già collaborato con lo stesso Berlage.





29. E. Saarinen, Veduta a volo d'uccello del progetto per l'ampliamento di Helsinki (1917).

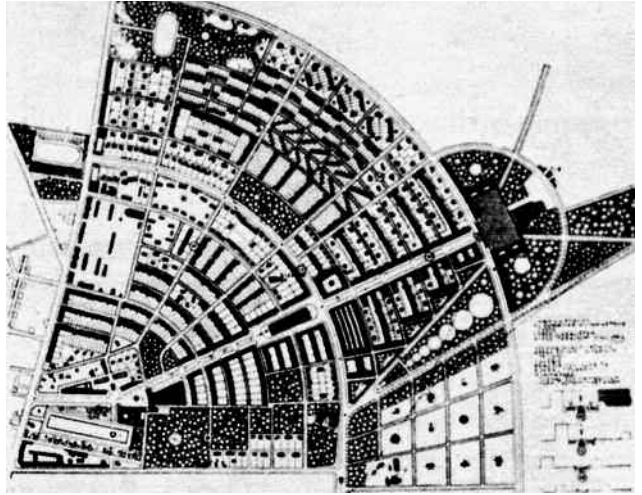
30. T. Garnier, Il quartiere États-Units, Lione (1920-28).



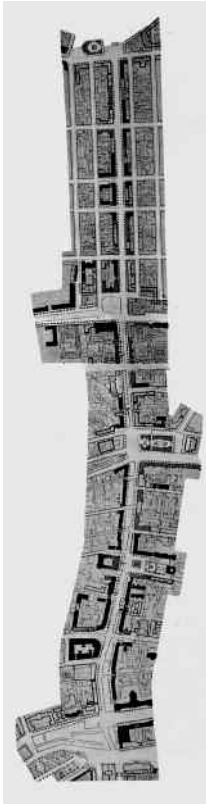
31. J. Plečnik, Piano per il settore nord a Lubiana (1928).

32. Sistemazione e allargamento della via Gorkija a Mosca ('20-'40).

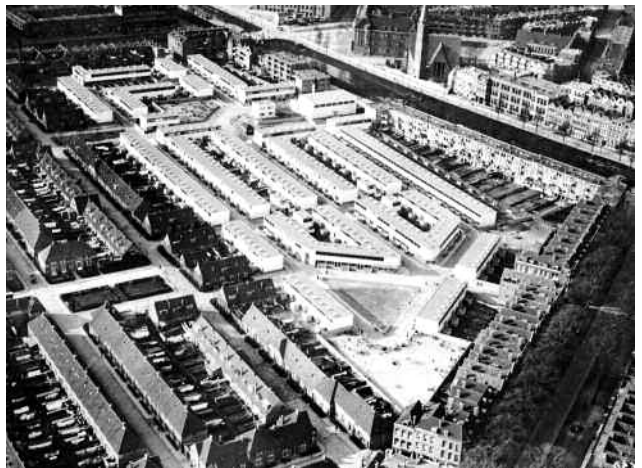
33-34. J. J. P. Oud, Il quartiere Kiefhoek, veduta generale e planimetria (1925).



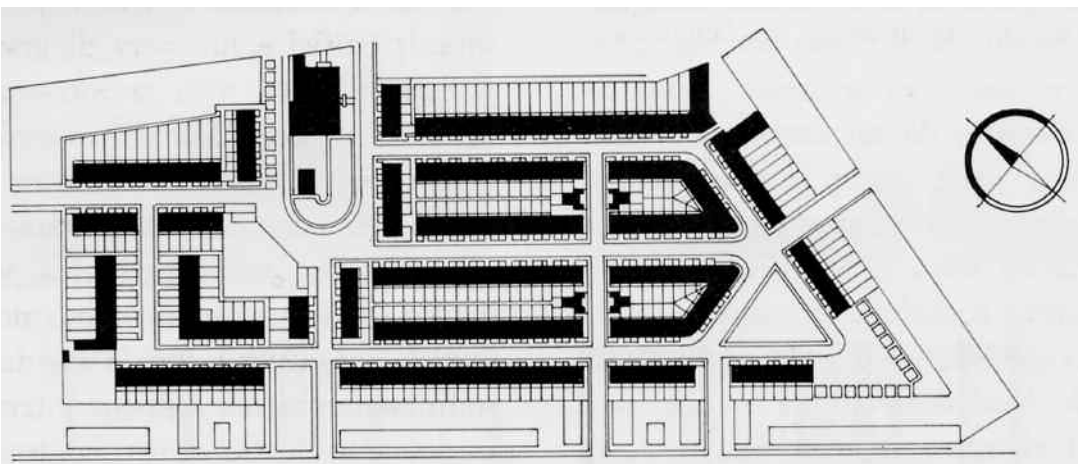
31



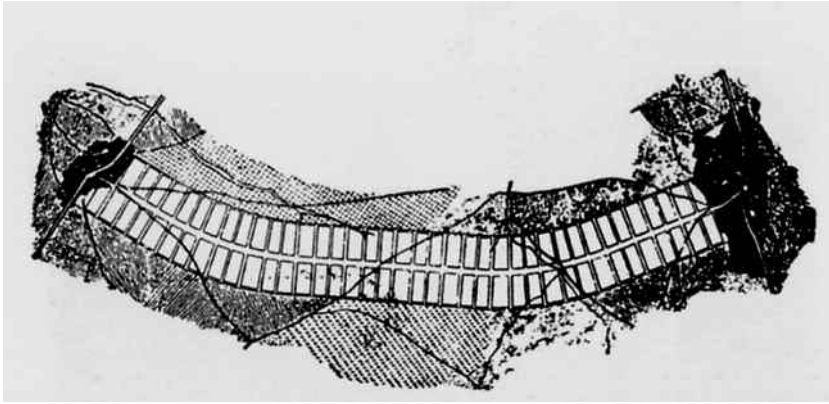
32



33



34

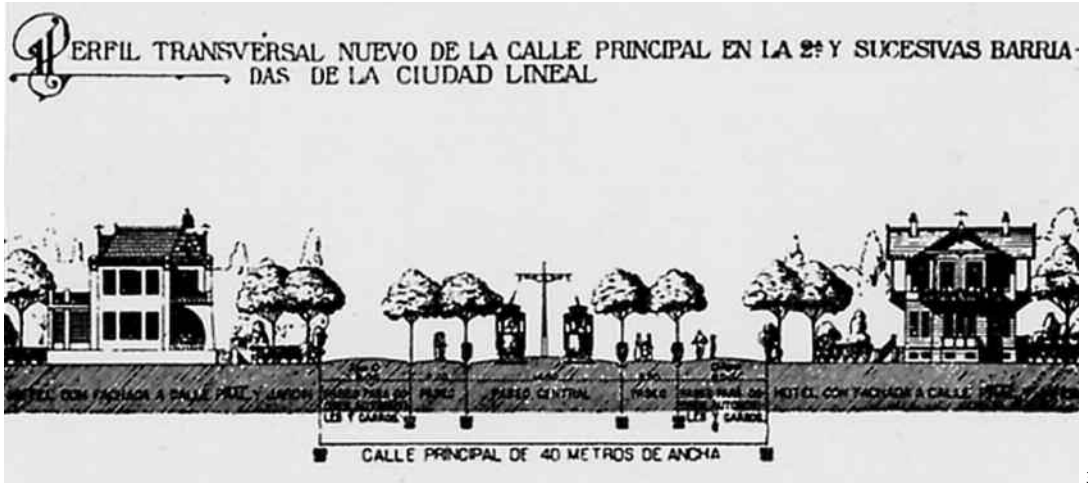


35

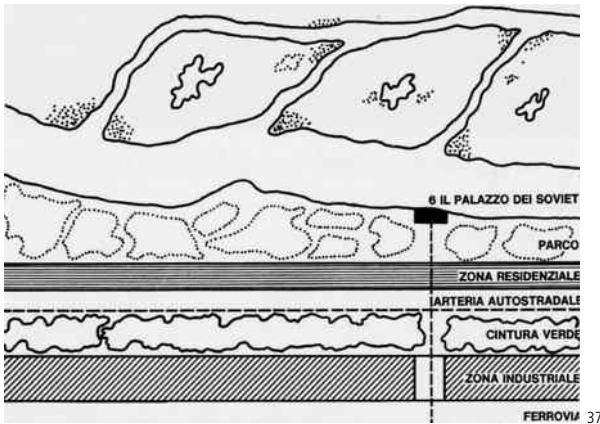
35-36. A. Soria y Mata,
Pianta e sezione della
città lineare.

37. N. A. Miljutin, Trak-
torskoy, 1930.

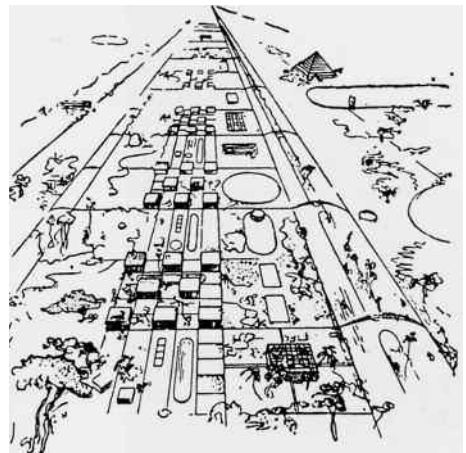
38. I. I. Leonidov,
Magnitogorsk (1930).



36



37



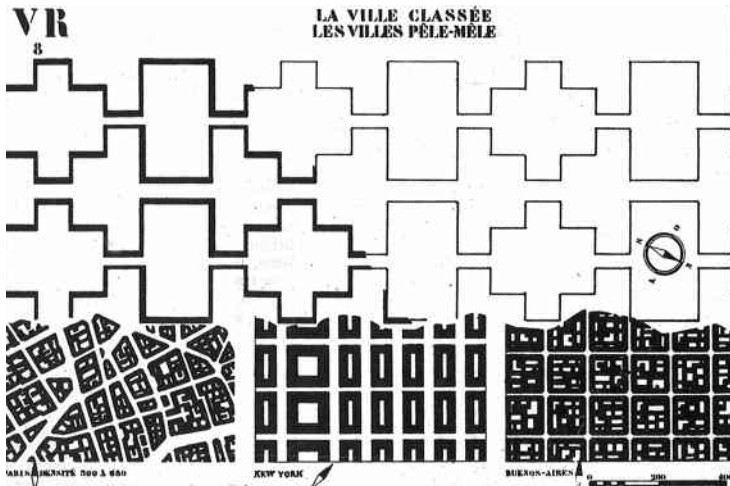
38

39. Le Corbusier, schizzo per l'autostrada-edificio a Rio de Janeiro, 1929.

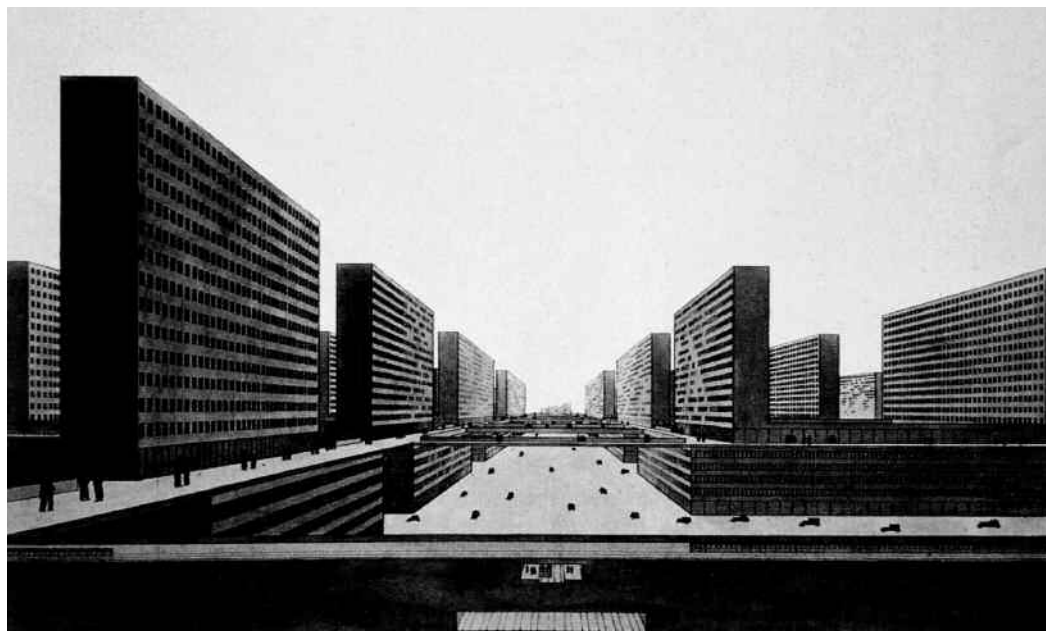
40. Le Corbusier, il tessuto della Ville Radieuse, paragonato ai tessuti delle città tradizionali: Parigi, New York, Buenos Aires (1930).



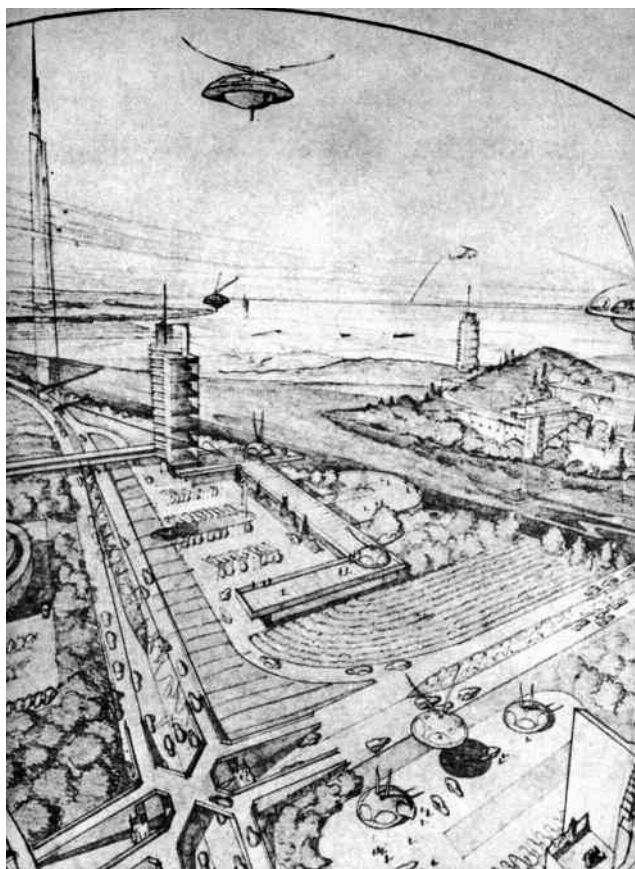
39



40



41



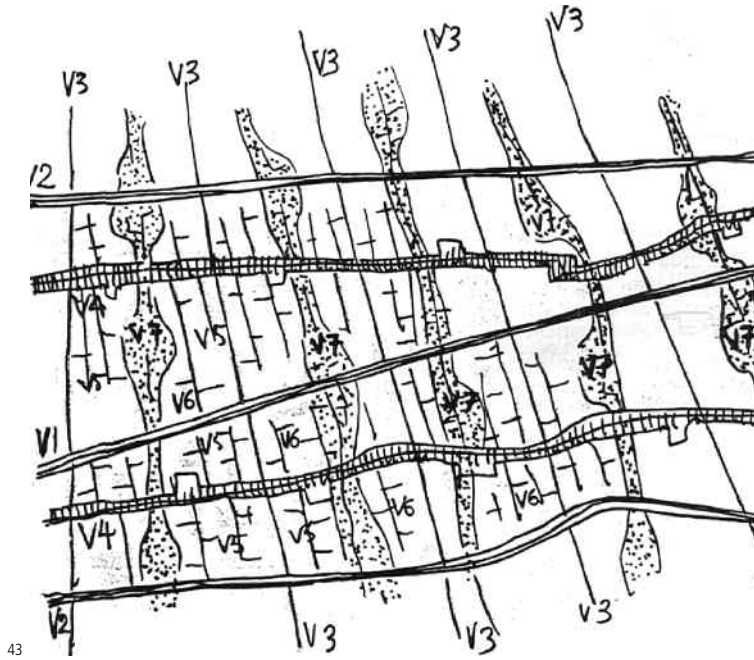
41. L. Hilberseimer, Città verticale, strada nord-sud.

42. F. L. Wright, Broadacre City (1934).

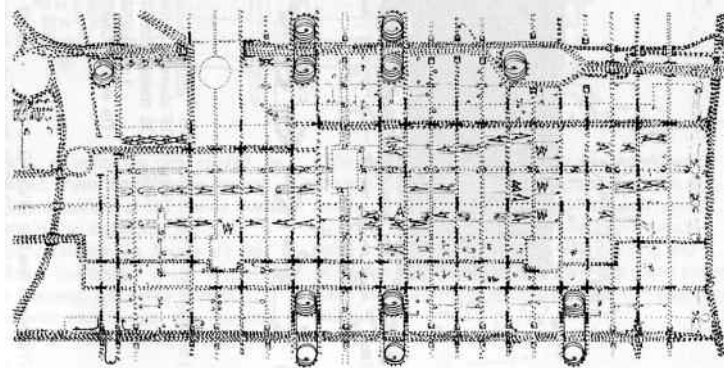
42

43. Le Corbusier, L'irrigazione dei territori con le 7 V (1945).

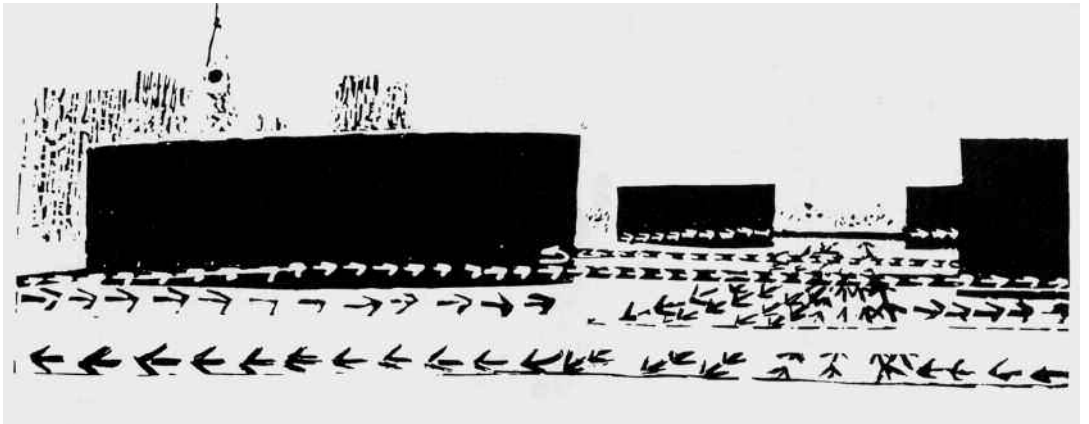
44-45. Louis Kahn, Studi di flusso di traffico a Midtown, Philadelphia (1953).



43



44



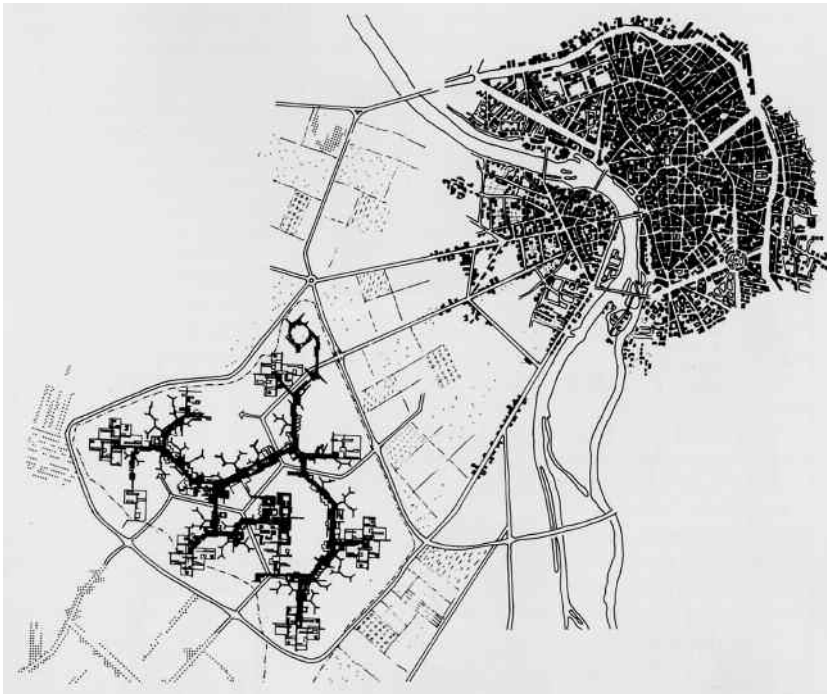
45



46

46. L. Kahn, Assonometria di una torre parcheggio (1957).

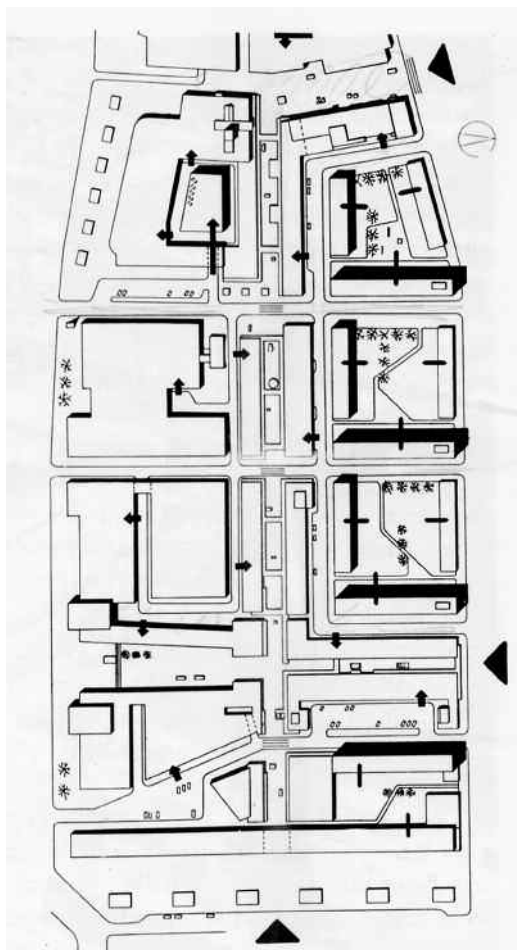
47. Candilis, Josic e Woods, Quartiere Toulouse-le-Mirail (1961-66).



47

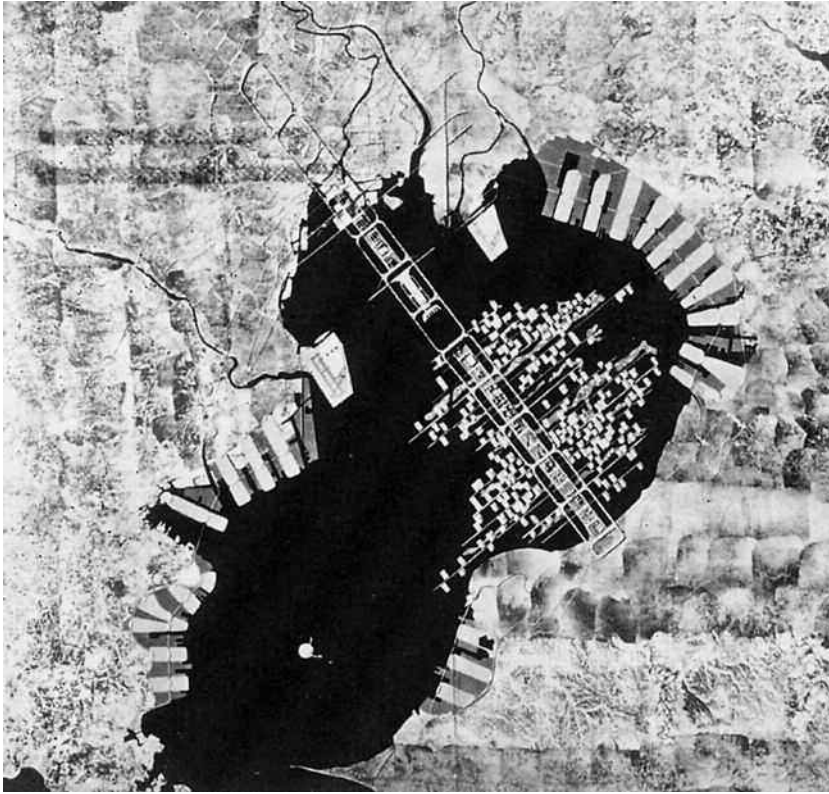


48



49

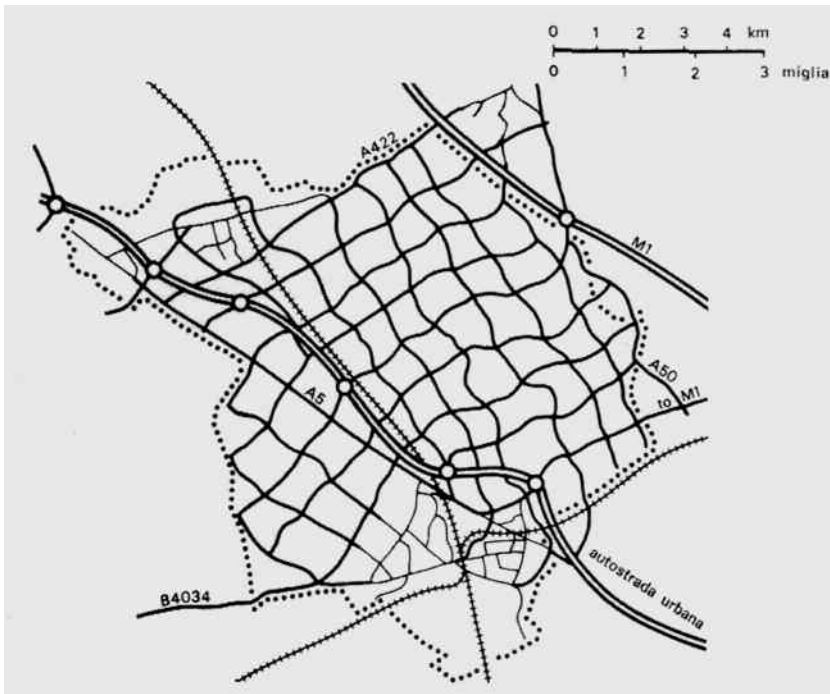
48-49. J. H. Van Den Broek - J. Bakema, Rotterdam, Veduta dall'alto e pianta complesso di negozi e abitazioni, Lijnbaan.



50. K. Tange, Progetto per la Baia di Tokio (1959-60).

51. Schema della viabilità, Milton Keynes (1967-70).

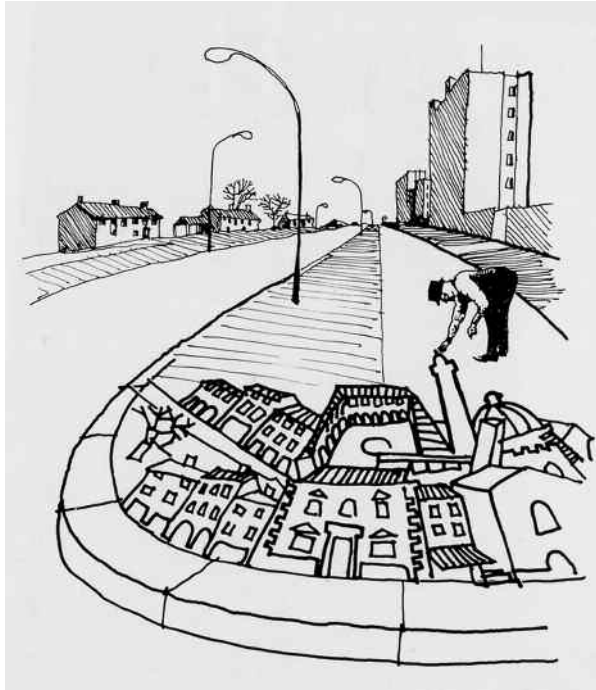
50



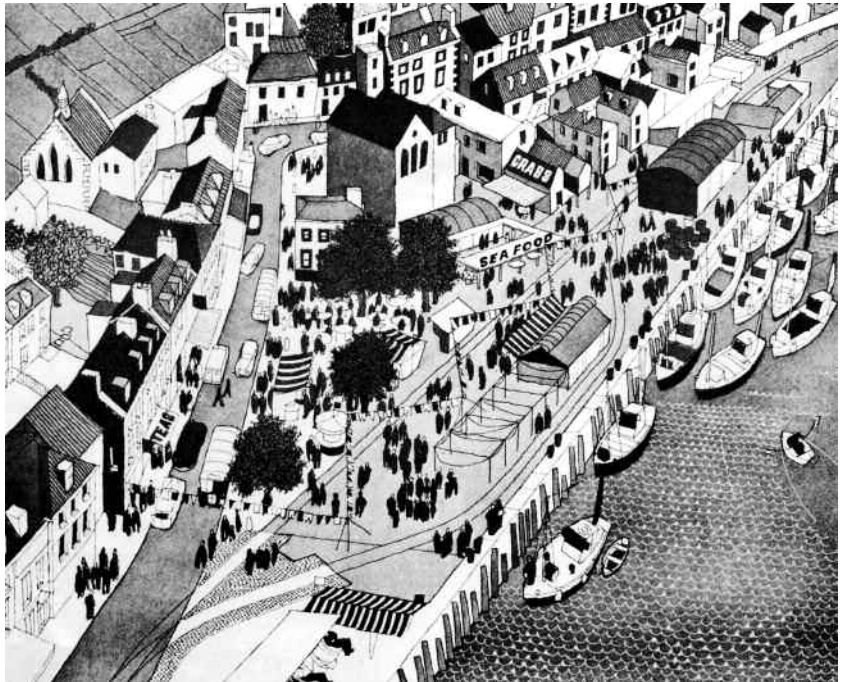
51

52. G. Cullen, copertina del libro *Townscape* (1961).

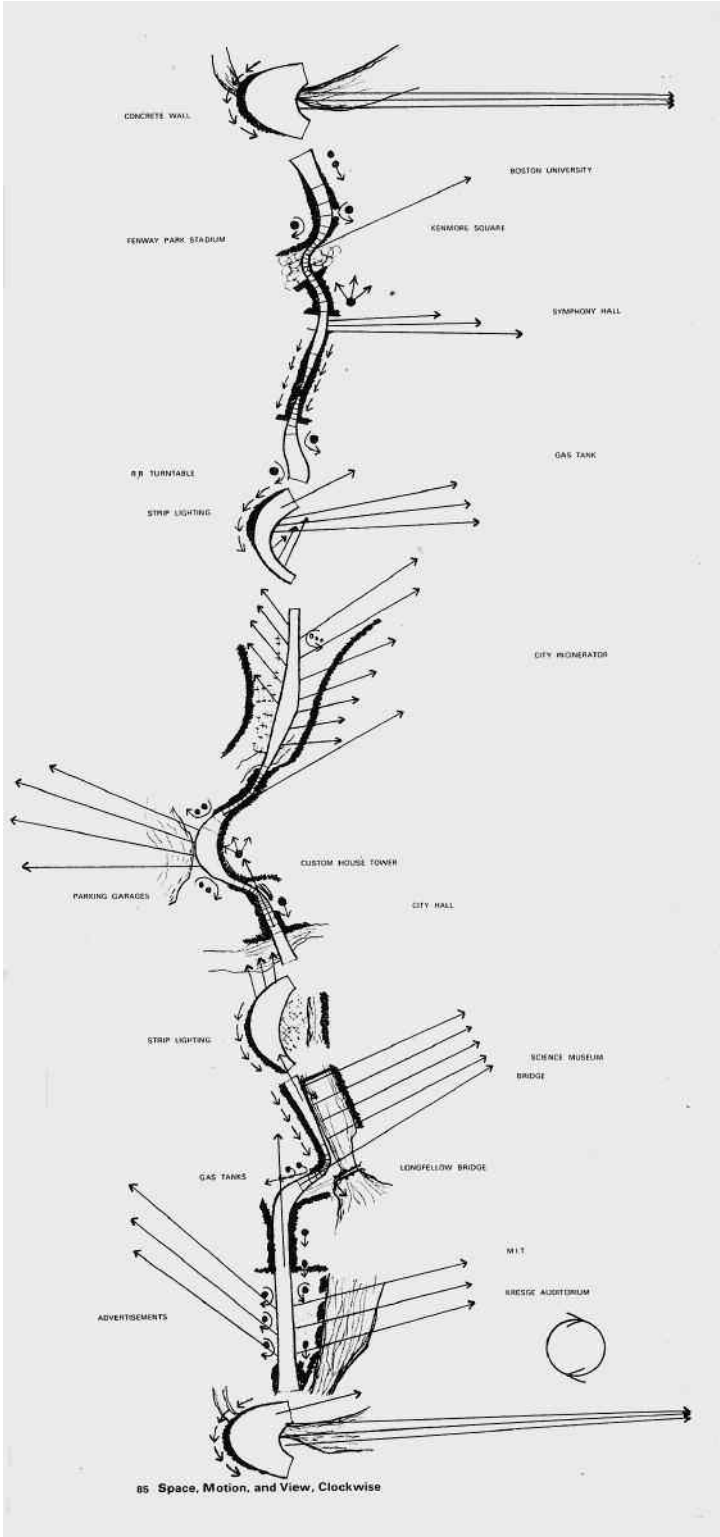
53. G. Cullen, Progetto di pedonalizzazione di un tratto di strade costiere con deviazione di traffico all'interno.



52



53



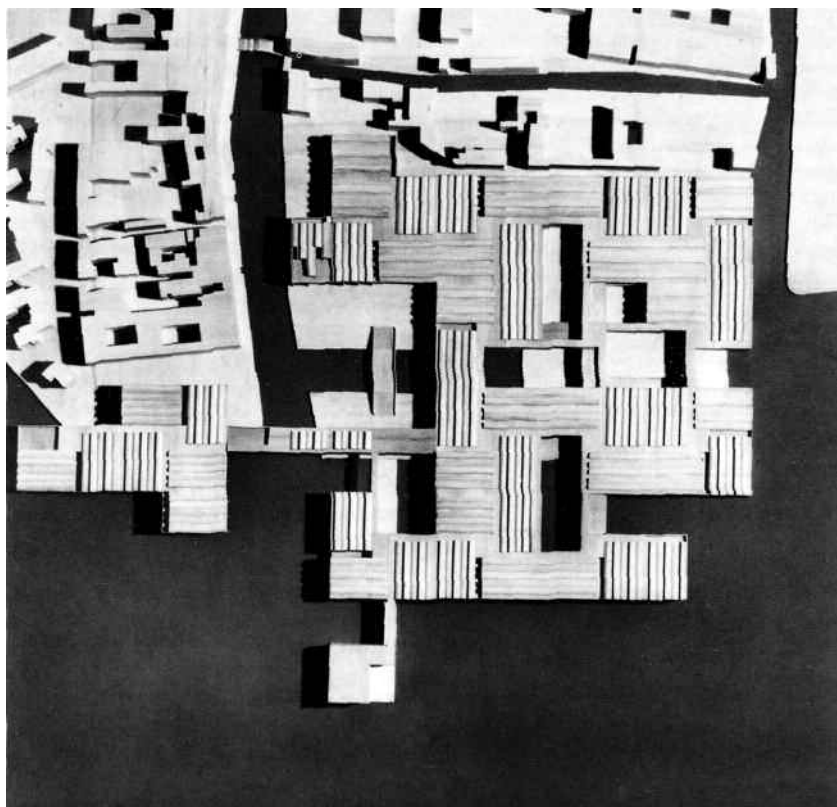
54. D. Appleyard, K. Lynch, J. R. Myer, *The View from the Road*, M.I.T., Spazio, movimento e vedute in senso orario (1964).



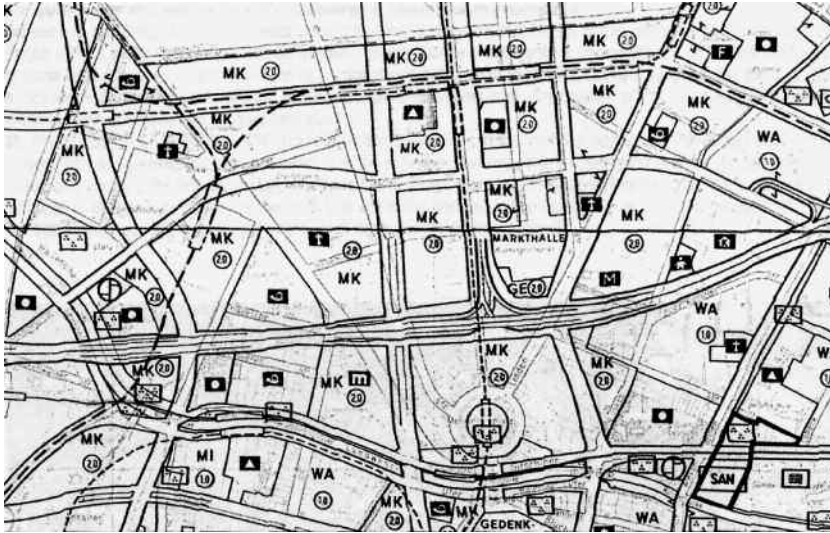
55

55. C. Van Eesteren,
veduta aerea dei quartieri
occidentali.

56. Le Corbusier, Model-
lo per l'ospedale di Vene-
zia (1964).

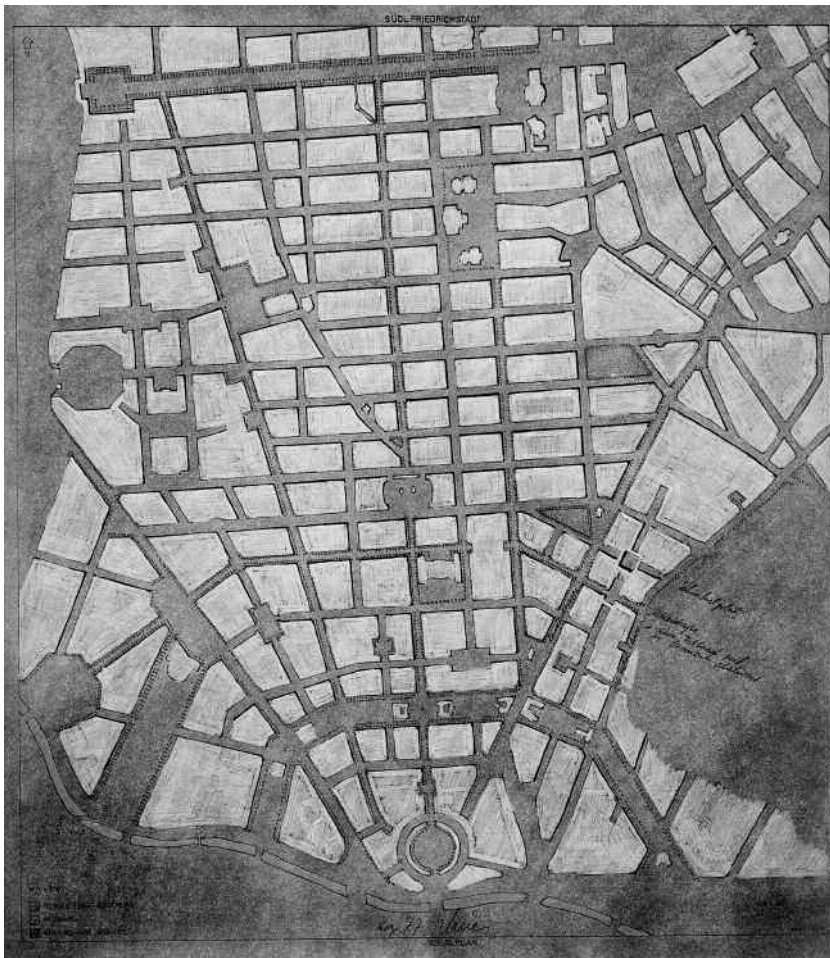


56



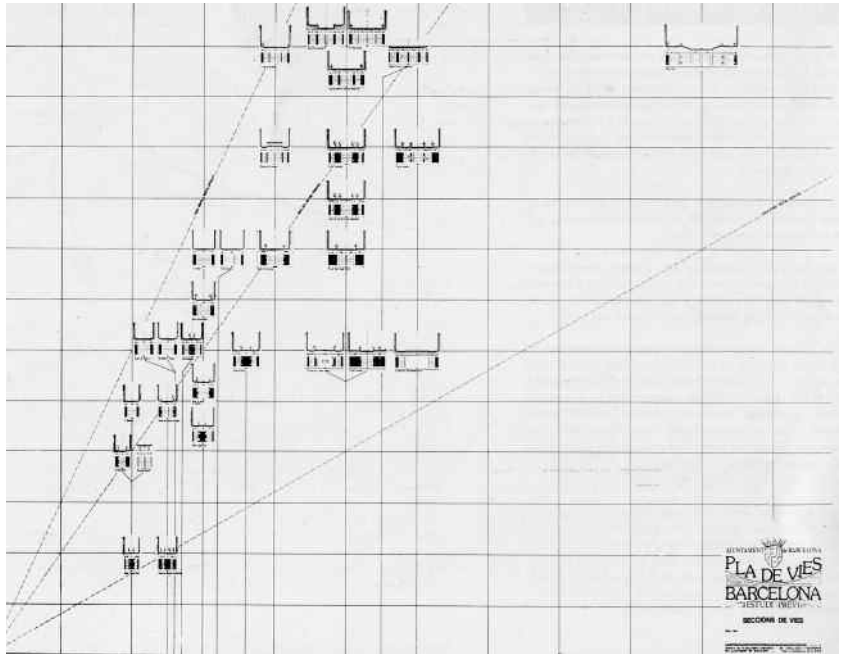
57. Piano regolatore di Berlino, 1965.

58. R. Krier, Berlino, Südliche Friedrichstadt, pianta ideale (1977).



59. Barcellona, Plà de Vies, (1980).

60. Duany Plater-Zyber and Company, Vista a volo d'uccello dell'asse centrale della New Town di Wellington, Florida (1980).



59



60



61 (pagina a sinistra), Han Yan, Huang Yi, Zhong Peng, Viste dall'auto di Beijng Rings, (da *Mobility: a room with a view*, Rotterdam, 2003).

62. “Holland Avenue”, rappresentazione delle diverse “variazioni” dell’anello autostradale del Randstad (da *Mobility: a room with a view*, Rotterdam, 2003).

